AUF DIE STRASSE, FERTIG, LOS!

IMPULSE FÜR MEHR URBANE PRAXIS

SUPERBUCH FÜR STADTMACHEN UND KORPODUKTIVE ALLIANZEN

SUPERBLOCKS
Leipzig

Inklusive Stadtentwicklung am Beispiel von Superblocks als Konzept eines Straßenraums, der für alle zugänglich ist.

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen
NATIONALE STADTENTWICKLUNGS POLITIK
POST CORONA STADT

Das Projekt wird durch das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen im Rahmen der Nationalen Stadtentwicklungspolitik gefördert.

Partner:

adfc Leipzig
art4 social change
CHANGING CITIES
EUROPÄISCHE MOBILITÄTS WOCHE
Helden wider Willen e.V.
UFZ HELMHOLTZ Zentrum für Umweltforschung
PLUS X
Leipziger-Ecken.de offen. lokal. vernetzt.
Lots* Vertrauen in Veränderung
Stadt Leipzig
Stadt. Raum. Gestalten e.V.
Ökolöwe Umweltbund Leipzig e.V
Wissen schafts laden Leipzig

INHALTSVERZEICHNIS

TEIL 1

GRUSSWORT 1

EINLEITUNG 3

Wer wird sind und was wir wollen?
Motivation (Wo genau hin?)

GLOSSAR 11

URBANE PRAXIS → KOPRODUKTION → STADTMACHEN
auf Basis des Glossars gemeinwohlorientierte Stadt-entwicklung, alphabetisch

1. BLICK IN ANDERE STÄDTE 19

Woher kommt die Idee?
Warum jetzt?

2. DIE GESCHICHTE VOM PILOTPROJEKT „NEUE NÄHEN - SUPERBLOCKS LEIPZIG“ 53

Wie alles begann und Ziel des Projekts
Temporäre Aktionen
Verkehrsversuch
Formate
Verkehrsplanerisches Konzept
Prozessdoku

TEIL 2 – ab April 2025 –

3. LEITFADEN: WAS HABEN WIR GELERNT & TIPPS FÜR EUCH .....

4. SCHLÜSSELPRINZIPIEN FÜR INKLUSIVE UND RESILIENTE STADTENTWICKLUNG .....

Intersektionalität

WEITERFÜHRENDE UND INSPIRIERENDE LITERATUR (ENDNOTEN) .....

DANKSAGUNG .....

TEAMVORSTELLUNG .....

GRUSSWORT

Liebe Leser:innen, liebe Unterstützer:innen des Superblock-Pilotprojekts in Leipzig,

Es ist uns eine große Freude, euch mit diesem Handbuch auf die Reise mitzunehmen, die wir mit dem Pilotprojekt „Neue Nähen – Superblocks Leipzig“ in den letzten Jahren gemeinsam unternommen haben. Dieses Projekt war nicht nur ein Experiment für die Mobilitätswende in einem Leipziger Quartier, sondern auch ein mutiges Unterfangen. Es hat gezeigt, was möglich ist, wenn Zivilgesellschaft, Stadtverwaltung und Wissenschaft zusammenwirken.

Wir blicken zurück auf eine intensive Zeit, geprägt von Herausforderungen, Diskussionen und innovativen Lösungsansätzen. Wie so oft bei wegweisenden Projekten war der Weg nicht immer einfach, aber umso lohnenswerter. Kurz vor dem Abschluss des Pilotprojekts im Frühjahr 2024 wurde im Leipziger Stadtrat ein Beschluss gefasst, der den Ausbau der Superblocks bejaht. Das hat unsere Arbeit nicht nur gewürdigt, sondern auch den weiteren Weg geebnet.

Die Kooperation zwischen unterschiedlichen Akteur:innen war ein entscheidender Faktor für diesen Fortschritt. Veränderungen brauchen ein breites Bündnis aus Verwaltung, Politik oder Zivilgesellschaft und die Bereitschaft, aufeinander zuzugehen. Unser kooperativer Ansatz ist ein Vorbild für die Mobilitätswende und damit nachhaltige Stadtentwicklung.

Die Superblocks in Leipzig sind Teil einer größeren Bewegung, die in europäischen Städten wie Barcelona, Paris oder Zürich bereits beeindruckende Fortschritte gemacht hat. Es sind Antworten auf die dringenden Fragen unserer Zeit: **Wie schaffen wir Städte, die lebenswert, klimagerecht und zukunftsfähig sind? Wie gestalten wir den öffentlichen Raum so, dass er Menschen einlädt, sich zu begegnen und die Stadt aktiv mitzugestalten?**

Unser Handbuch ist nicht nur eine Dokumentation dessen, was erreicht wurde, sondern auch eine Einladung: weiterzudiskutieren, gemeinsam zu planen und zu handeln. Es richtet sich an alle, die daran glauben, dass Veränderung möglich ist, wenn wir mutig sind und lernen, miteinander statt nebeneinander zu arbeiten.

Wir möchten an dieser Stelle all jenen danken, die das Projekt möglich gemacht haben: den engagierten Bürger:innen, den Kolleg:innen aus der Stadtverwaltung, den Wissenschaftler:innen sowie allen Partnerorganisationen. Ohne sie alle wären die Erfolge des Leipziger Superblocks nicht denkbar gewesen.

Abschließend hoffen wir, dass die Erfahrungen und Erkenntnisse, die ihr in diesem Handbuch findet, inspirieren und Mut machen. **Die Verkehrswende ist nicht nur eine Frage von Politik oder Planung, sondern eine Aufgabe, die uns alle betrifft – in unseren Quartieren, Städten und Nachbarschaften.**

Wir freuen uns darauf, diesen Weg weiterzugehen, und laden euch ein, ein Teil davon zu sein.

Ariane Jedlitschka & Friedemann Goerl
(Fußverkehrsverantwortlicher der Stadt Leipzig)
Projektleitung „Neue Nähen – Superblocks Leipzig“
Im Namen aller Beteiligten

EINLEITUNG

Wer wir sind und was wir wollen

Der SUPERBLOCKS Leipzig e.V. setzt sich für mehr Grün, weniger Verkehr und mehr Lebensqualität ein. Ziel ist es, das Quartier an der Eisenbahnstraße im Leipziger Osten in einen „Superblock“ zu verwandeln. Der Stadtteil soll sich künftig durch ein grün-blaues Netz fußgängerfreundlicher öffentlicher Räume sowie Fahrrad- und Spielstraßen auszeichnen, in denen sich die Nachbarschaft trifft und austauscht.

Leipziger Superblocks

Unser Projekt “Neue Nähen - Superblocks Leipzig” orientiert sich an der Idee des „Superblocks“ aus Barcelona und reagiert auf die spezifischen Herausforderungen dicht besiedelter und sozial gemischter urbaner Quartiere. Die Pandemie hat verdeutlicht, wie wichtig eine nachhaltige „Stadtentwicklung im menschlichen Maßstab“ ist, da sich Menschen verstärkt auf ihr direktes Lebens- und Wohnumfeld konzentrieren mussten.

Wir streben danach, den öffentlichen Raum in den Stadtteilen Neustadt-Neuschönefeld und Volkmarsdorf neu zu gestalten und zu erleben. Dabei setzen wir auf urbane Interventionen und taktischen Urbanismus, um wohnungsnahen Grün- und Freiraum für vielfältige, auch nicht-kommerzielle Nutzungen zu schaffen. Unser Fokus liegt auf einer gerechten Verteilung von öffentlichen Flächen, um allen Bewohner:innen gleichermaßen Zugang zur Stadt zu ermöglichen.

WISSENSWERTES

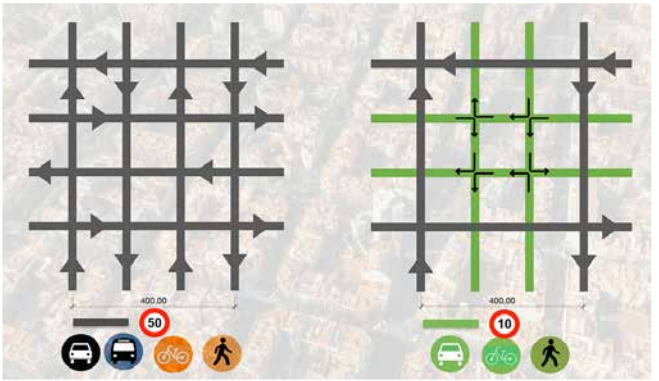
Was sind Superblocks?

Superblocks sind Straßenbereiche innerhalb eines Wohnblocks, in denen der Verkehr beruhigt wird. Das Hauptziel besteht darin, eine sichere Umgebung für alle Verkehrsteilnehmenden zu schaffen, einschließlich Anwohnende, Kinder, Rollstuhlfahrende und Radfahrende.

Durch Maßnahmen wie Reduzierung des Durchgangsverkehrs, Schaffung von verkehrsberuhigten Bereichen und Förderung von Fuß- und Fahrradverkehr sollen Superblocks dazu beitragen, die Lebensqualität in städtischen Gebieten zu verbessern und die Verkehrssicherheit für Fußgänger:innen und Radfahrende, insbesondere Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen zu erhöhen.

Intelligente Mobilitätslösungen wie Sharing-Angebote und Logistik werden gefördert. Durch Lieferzonen und Kurzzeitparkplätze wird auch dem Dienstleistungs- und Warenverkehr mehr Raum gegeben. Anliegende werden verstärkt in die Prozesse der Stadtentwicklung einbezogen, um Transparenz bei Entscheidungsprozessen zu schaffen und die Akzeptanz für die Neugestaltung des Straßenraums zu steigern.

Superblocks fördern neue soziale Bindungen und Beziehungen innerhalb der Nachbarschaft.



Ein zentrales Anliegen unseres Projekts ist die Neugestaltung des Straßenraums, der aktuell überwiegend für den Autoverkehr dominiert wird. Experimentell veränderte Verkehrsführungen durch Maßnahmen wie Diagonalsperren und temporäre verkehrsberuhigte Bereiche machen neue Formen des Aufenthalts und der Mobilität sowie Ideen zur Klimafolgenanpassung sichtbar. Dabei wird der Blick auch auf übergeordnete Ziele der Stadtentwicklung wie die Gesundheitsvorsorge und die geschlechtergerechte Planung gelenkt.

Diagonalsperre, 2024

Ein Kind bemalt die Straße

Demokratie und Teilhabe durch gelingende Koproduktion und Beteiligung stehen bei unserem Projekt im Mittelpunkt. Wir setzen uns für Mehrsprachigkeit bzw. einfache Sprache ein, um sicherzustellen, dass alle Menschen, unabhängig von ihrer Herkunft oder ihrem Bildungsstand, am Planungsprozess teilhaben können. Zudem achten wir auf geschlechtergerechte und kindgerechte Planung, um eine inklusive Umgebung zu schaffen, die die Bedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen gleichermaßen berücksichtigt und wertschätzt.

Wir sind fest davon überzeugt, dass eine robustere, eine resilientere Stadtentwicklung am besten gemeinsam mit den Bewohner:innen gestaltet wird, die in diesen Vierteln leben. Daher betrachten wir die Menschen in den Nachbarschaften und solidarischen Gemeinschaften als unverzichtbare Grundlage für urbane Resilienz. Durch ihre aktive Beteiligung an unserem Projekt und ihre engagierte Teilnahme an der Quartiersentwicklung konnten wir viele Anwohnende und Anliegende von Jung bis Alt aktivieren. Ihre Erfahrungen von Selbstwirksamkeit haben sie ermutigt und zu einem Gefühl der Zugehörigkeit und des gemeinsamen Wirkens beigetragen.

Motivation

Der Titel des vorliegenden **Handbuchs „Auf die Straße, fertig, los! Warum wir mehr urbane Praxis brauchen.“** fasst unsere Beweggründe treffend zusammen. Unsere Motivation ist breit gefächert und umfasst die Sicherheit von Kindern, die Förderung nachbarschaftlicher Begegnungen, die Steigerung von Mobilität und Inklusion sowie die Bewältigung der Klimakrise durch die Schaffung lebenswerter Stadtviertel. Zum Beispiel ist es an einem Sommertag auf einem asphaltierten Parkplatz rund zwei Grad heißer als auf einer von Bäumen gesäumten Straße. Stadtplaner:innen denken also bereits über notwendige Anpassungen nach, um unsere Städte an den Klimawandel anzupassen. Wie etwa die Landschaftsarchitektin Sabine Rabe. Sie sagt: „Wenn ich träumen darf, würde jede Straße ein Park werden.“ Für sie liegt das Besondere an Straßenräumen in ihrer Länge und ihrer verbindenden Funktion. Warum also nicht den längsten Park der Stadt gestalten?

Auch der Verkehrsplaner Konrad Rothfuchs kommt in der taz Ausgabe “Was Städte durch weniger Autos gewinnen” zu Wort. Er beobachtet eine zunehmende Tendenz, die er als „Verdörflichung der Stadt“ bezeichnet. „Wir wollen uns wieder in der Nähe organisieren“, erklärt er. Es soll nicht mehr erforderlich sein, lange Strecken zurück-

Foto links: Ariane Jedlitschka, SUPERBLOCKS Leipzig e.V.
Foto rechts: Christoph Müller

zulegen, um einzukaufen, Sport zu treiben oder die Kinder zur Schule zu bringen. „Unsere Anforderungen an den öffentlichen Raum verschieben sich. Wir gehen viel mehr raus, hocken uns irgendwohin und arbeiten“, fährt Rothfuchs fort. „Meinen Eltern wäre das nie in den Sinn gekommen.“

Unsere Motivation im Projekt besteht darin, mehr von diesem Raum zurückzuerobern. Mehr Platz für und mit den Menschen in unserer Stadt zu schaffen und uns dabei gemeinsam alternative Nutzungsmöglichkeiten vorzustellen, die nicht ausschließlich auf den Individualverkehr, insbesondere Autos, ausgerichtet sind. Die Diskussionen der letzten Jahre über autofreie Straßen von Hannover bis Berlin haben jedoch gezeigt, dass viele Menschen bei dem Begriff „Verkehrswende“ Verluste und Verbote befürchten, also dass ihnen etwas genommen wird (vielleicht auch, weil es schwer ist, sich eine andere Zukunft vorzustellen, wenn man so lange schon sich an die Vorherrschaft des Autos gewöhnt hat). In diesem Buch und anhand unseres Pilotprojekts „Neue Nähen - Superblocks Leipzig“ möchten wir jedoch aufzeigen, was stattdessen gewonnen werden kann.

Wir möchten praxisnah erklären, wie wir in Leipzig aktivierend mit der Idee von Superblocks arbeiten und euch internationale und deutschlandweite Beispiele und Initiativen präsentieren. Wir wollen nicht wiederholen, was es bereits in anderen Publikationen gibt. Deswegen wollen wir euch auf bereits vorhandene Handbücher und Leitfäden, wissenschaftliche Literatur, Netzwerke und entwickelte Standards verweisen, auf die wir im Rahmen unseres Projekts gestoßen sind und die uns geholfen haben, aktiv zu sein und zu bleiben. Durch die Darstellung unserer lokalen Bemühungen sowie inspirierender Beispiele aus anderen Städten möchten wir nicht nur informieren, sondern auch zur konkreten koproduktiven Umsetzung im Rahmen der sozial-ökologischen Transformation ermutigen.

Wir laden euch ein, gemeinsam mit uns die Vision einer nachhaltigen und lebenswerten Stadt im menschlichen Maßstab Realität werden zu lassen.

Stil und Ansatz

Bevor wir in den Kontext, also die praktischen Tipps und Empfehlungen eintauchen, möchten wir einige kurze Hinweise geben. Unser Ziel ist es, mit diesem Handbuch eine offene und einladende Atmosphäre zu schaffen, in der sich alle Leser:innen wohlfühlen und von komplexen Inhalten profitieren können. Wir möchten darauf hinweisen, dass das Handbuch bewusst in einem informellen Stil verfasst ist, um eine leicht verständliche und zugängliche Lektüre zu bieten. Diese Entscheidung spiegelt unsere Absicht wider, eine breite Leser:innenschaft anzusprechen und den öffentlichen Dialog über die Gestaltung des Straßenraums zu fördern. Wir laden alle ein, sich von den Inhalten inspirieren zu lassen und freuen uns über Feedback und Anregungen.

Dieses Handbuch und seine begleitenden Dokumente basieren auf Erfahrungen mit der Erprobung von Superblocks in Leipzig und werden auf der Webseite fortlaufend aktualisiert. Wir ermutigen alle Beteiligten, ihre Anmerkungen und Hinweise an die im Impressum genannte Kontaktadresse info@superblocks-leipzig.de zu senden, um diesen Prozess weiter zu verbessern.

Struktur: Das erwartet euch

„Auf die Straße, fertig, los!“ - Eine Handreichung für eine lebendige und nachhaltige Gestaltung unserer Straßen! Wir laden Vertreter:innen aus zivilgesellschaftlichen Initiativen, Politik, Verwaltung und Wissenschaft ein, gemeinsam von unseren Erfahrungen zu lernen und darüber zu diskutieren, wie wir den Straßenraum gemeinsam zum Wohle aller gestalten können. Lasst uns zusammen nach Lösungen suchen, denn es mangelt nicht an Erkenntnis, sondern an konkretem Handlungswissen.

Kapitel 1 bietet einen Einblick in die Erfahrungen anderer Städte und deren Lösungsansätze im Hinblick auf die Entwicklung von Superblocks. Dabei werden Erfahrungen aus Barcelona, München, Wien und London beleuchtet, um wichtige Erkenntnisse für den Transfer des Superblock-Modells zu gewinnen. Zudem werden Widerstände gegenüber neuen Stadtplanungsansätzen sowie neue Standards für eine lebenswerte Stadtentwicklung vorgestellt und vertieft, ergänzt durch Buchempfehlungen und rechtliche Rahmenbedingungen für Verkehrsversuche.

Erfahrungen aus dem Leipziger Superblocks Projekt

Im zweiten Kapitel teilen wir Erfahrungen aus der Umsetzung von Superblocks in Leipzig seit 2019. Wir schauen zurück auf die Anfänge der lokalen Interessensgemeinschaft "IG Freiraum Straßenraum" und zeigen erfolgreiche Beispiele für Beteiligung und Koproduktion. **Und ganz wichtig, wir lassen Anwohnende und Beteiligte zu Wort kommen!**

Reflexionen und praktischer Leitfaden

Im Fokus des dritten und vierten Kapitels stehen Fragen zur aktiven Einbindung der Zivilgesellschaft in die Stadtentwicklung sowie zu den notwendigen Voraussetzungen für eine umfassende Beteiligung aller Bürger:innen. Dabei bieten wir spezifisches Wissen, praktische Tipps und bewährte Methoden insbesondere für Vertreter:innen von Initiativen, Politik und Kommunen an. Unser Ziel ist es, zu einer differenzierteren Diskussion und einem ganzheitlicheren Vorgehen beizutragen.

Wir präsentieren praktische Tipps zur Organisation von Verkehrsberuhigungen und zur damit einhergehenden Kooperation mit Behörden und anderen Interessengruppen sowie zur Planung, Abstimmung, Kommunikation und Beteiligung. Unser Ziel ist es, andere Initiativen zu ermutigen und anzuleiten, aktiv zu werden und ihre eigenen städtischen Gestaltungsprojekte zu starten.

Das Leipziger Superblocks-Projekt ist für uns nicht nur ein Ansatz zur Verkehrsberuhigung und Raumumgestaltung. Es ist für uns die Chance, aus einem kleinen Verkehrsversuch in einer Straße ein sozialräumliches Denken im Quartier anzustoßen. Der Raum des Quartiers sollte dabei nicht nur als unveränderliche, gebaute Umwelt, sondern als soziales Gefüge und Ort gemeinsamer Entwicklung von Stadt, in Zusammenarbeit mit verschiedenen Akteuren verstanden werden. Unser Projekt hat es ermöglicht, Kommunikationsstrukturen aufzubauen und kooperative Formate des Stadtmachens zu erproben. Diese Bemühungen haben konkrete Veränderungen im öffentlichen Raum angestoßen, von denen die Bewohner:innen des Quartiers in den kommenden Jahren stark profitieren können. Darüber hinaus hat das Projekt gezeigt, dass praktische Demokratiearbeit durch „Stadtentwicklung von unten" nicht nur Spaß macht, sondern auch dazu beiträgt, unsere Stadtviertel widerstandsfähiger und damit resilienter zu machen.

Aktionstage, Foto: Christoph Müller

GLOSSAR

Die folgenden Begriffe kennt man vielleicht bereits aus bestimmten Zusammenhängen, doch im Kontext der Stadtentwicklung können die Bedeutungen ein wenig abweichen. Für das vollständige Verständnis unserer Texte lohnt es sich, einen kurzen Blick auf die folgenden Erklärungen zu werfen.

AGILITÄT

Aus dem Projektmanagement: Hier werden für Teammitglieder konkrete Ziele und Grenzen definiert, im Anschluss können diese frei und selbstbestimmt am Erreichen der Ziele arbeiten. Dadurch können sie flexibler auf unvorhergesehene Ereignisse reagieren und neue, unbekannte Wege zum Ziel entdecken.

AGONISTISCHES KONFLIKTVERSTÄNDNIS

Wenn Rivalität und Wettbewerbsmentalität in einer Auseinandersetzung dominieren, dann spricht man auch von Agonismus. Dieses Konfliktverständnis drückt sich vor allem durch Verteidigung, Beharrung und Flucht aus. Es kann aber auch zu Imponiergehabe, Drohungen und sogar Gewalt kommen. In der Politikwissenschaft wird eine sog. agonale Konfliktregulierung als mögliche Lösung aufgezeigt. Kurz gefasst geht es dabei zunächst um die öffentliche Austragung politischer Debatten.[1]

ANDROZENTRISTRISMUS

Beschreibt eine Sichtweise, bei dem der Mann als Maßstab für das Menschsein verstanden wird. Frauen gelten in der engsten Auslegung hier als Sonderfall, demnach kann der Androzentrismus dem Sexismus zugeordnet werden.

BOTTOM UP / TOP DOWN

Es handelt sich hier um zwei gegenüberstehende Management-Ansätze. Von unten nach oben (bottom up) ermöglicht etwa Bürgerschaftsinitiativen, Einfluß auf die Stadtverwaltung zu nehmen. Im Gegensatz dazu kann auch die Politik Einfluss nehmen, in dem sie Bürger:innen in ihre Entscheidungen zu einem gewissen Grad mit einbezieht: also von oben nach unten (top down).

CROSSMEDIAL

Bezeichnet zum Beispiel eine Veröffentlichungsstrategie für ein neues Konzept, das über mehrere verschiedene Kanäle veröffentlicht wird, also etwa über E-mail, Instagram, YouTube und Print. Während die Kernbotschaften immer die Gleiche bleibt, können abhängig von dem Format des jeweiligen Kanals Unterschiede in der Form auftreten, zum Beispiel Video auf YouTube und Text/ Bild in Mails.

CLICK BAITING

Eine Taktik in den digitalen Medien und der Werbung. Hier werden Überschriften besonders reißerisch geschrieben, um Klicks zu einem bestimmten Ziel zu lenken. Der Inhalt des Artikels kann die Erwartungen der Überschrift oft nicht erfüllen, in einigen Fällen liegen beide Elemente sogar weit auseinander.

RAGE BAITING

Angelehnt an das Click Baiting, wird hier besonders stark mit Emotionen wie Wut und Empörung gearbeitet. Der Begriff bezieht sich nicht mehr ausschließlich auf Überschriften, die zu einem Ziel führen. Beim Rage Baiting sollen Inhalte in Postings soziale Reaktionen (Emoticons) oder Kommentare hervorrufen, die der Sichtbarkeit des Postings und der Verbreitung dienen können. In den Postings wird zum Beispiel ein gesellschaftlich geächtetes Verhalten beschrieben oder eine vermeintliche Straftat. Die Strategie ist vor allem bei der Neuen Rechten beliebt und gilt als besonders erfolgreich.

DURCHGANGSVERKEHR

Hier geht es um Verkehrsteilnehmer:innen, die zum Beispiel eine Nebenstraße zum Ausweichen einer vollen Hauptstraße nutzen. Sie sind Durchreisende, bei denen weder Start- noch Zielort im Durchreisegebiet liegen. Es gibt verschiedene Straßenschilder, die eine Durchfahrt verbieten, zu erkennen an einer runden, weißen Form mit rotem Rand. Es schließt per Symbol verschiedene Verkehrsmittel aus.[2]

FALSE BALANCING

Falsche Ausgewogenheit beschreibt ein Vorgehen, dass zumeist von Journalist:innen ausgeht, die sich an einer ausgewogenen Berichterstattung oder Diskussion versuchen. Die Kritik des Begriffs besteht darin, dass hierbei Minderheitenmeinungen gleich viel Raum gegeben wird wie etwa von Sichtweisen, die bereits von einer Mehrheit der Wissenschaftler:innen anerkannt werden. Ein berüchtigtes Beispiel ist das Einladen von Leugner:innen des Klimawandels in eine Talkshow.

FLÄCHENGERECHTIGKEIT

Hier geht es darum, die Verteilung von eingenommenem Raum durch Autos, vor allem parkende Autos, infrage zu stellen. Durch eine gerechte Aufteilung des öffentlichen Raums kann ein Raum entstehen, "an dem Menschen aufeinandertreffen, Kinder spielen und Gärten wachsen können.", so der Verkehrsclub Deutschland e.V..[3]

GEMEINWOHLÖKONOMIE

Ein alternatives Wirtschaftsmodell, bei dem es nicht lediglich um das Wachstum von Unternehmen, sondern auch um die Menschenwürde, ökologische Nachhaltigkeit und demokratische Mitgestaltung gehen soll. In Münster wurde, angelehnt an dieses Konzept, eine neue Kennzahl entwickelt, der Quartier-Gemeinwohl-Index (QGI). Er soll eine Vielzahl verschiedenster Wünsche wiedergeben, die von Menschen im Testgebiet Hansaviertel eingebracht wurden.[4]

ITERATION

Darunter kann man eine Abwandlung oder eine Version von einem Projektbestandteil verstehen, der im laufenden Prozess entwickelt wird. Zum Beispiel kann von einer Sitzbank eine Iteration erstellt werden, die auch über Lehnen verfügt. Bei einem idealen, iterativen Vorgehen läuft der Prozess der Anpassung und Verbesserung durch Feedback und Erprobung bis zu einem Endergebnis, bei dem alle Beteiligten zufrieden sind.

KOOPERATION

Analog zur Koproduktion arbeiten hier verschiedene Akteure an einem gemeinsamen Ziel, nur unterscheidet sich bei der Kooperation die Arbeitsweise: Hier wird parallel an Teilaufgaben gearbeitet. Mit anderen Worten: Hier herrscht eine gewisse Arbeitsteilung, bei der Fachleute und Expert:innen ganz gezielt ihre Stärken einsetzen können.

KOPRODUKTION

Wenn verschiedene Akteure wie Vereine oder Mitarbeiter:innen von Kommunen gemeinsam an einem Projekt arbeiten, sprechen wir von Koproduktion. Sie arbeiten dabei "nicht an autarken Teilaufgaben, sondern bringen sich aktiv mit den eigenen Stärken ein, um so ein gemeinsames Ziel zu erreichen", so das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR).

MULTICODIERTE FLÄCHEN

Aus der Stadtplanung für Bereiche einer Stadt, in der viele verschiedene Interessen und Nutzungen aufeinander treffen. Zum Beispiel ein Viertel mit vielen Geschäften, mit Interesse an guter Verkehrsanbindung, aber auch jungen Familien, die Spielplätze, Grünflächen und Verkehrssicherheit suchen.

NARRATIV

Im Kontext von politischer Meinungsbildung eine wertstiftende Erzählung, die meist einem bestimmten politischen Lager oder einer Kulturgemeinschaft zugehört. Zu erfolgreichen Narrativen gehören motivierende Erzählungen, die zum gemeinsamen Handeln verleiten.

OFFENE STRASSE

Durch die Neuverteilung von öffentlichem Raum in der Stadt sollen Gemeinwohl und Sicherheit profitieren. Der Begriff geht zurück auf ein Konzept vom Berliner Verein Changing Cities, das 2021 unter dem Eindruck geschlossener Spielplätze und überfüllter Parks veröffentlicht wurde. Siehe auch "urbane Resilienz"

PARK(ING) DAY

Beim Park(ing) Day handelt es sich um ein Aktionsformat, einen Tag, an dem öffentliche Parkplätze von Anwohnenden, Vereinen und Inhaber:innen eines Geschäfts frei umgestaltet werden können.[8]

PETROMASKULINITÄT

Beschreibt eine mögliche Verknüpfung zwischen Männlichkeit und Festhalten an fossilen Brennstoffen und autoritären Herrschaftsformen. Der Begriff wurde 2018 in den USA erstmals verwendet und beschreibt einen Teil der Anhänger von Donald Trump.[10]

POSTWACHSTUM

Aus der Kritik an dem westlichen Modell des Wirtschaftswachstums ist der Begriff Postwachstum entstanden, er beschreibt vor allem die Suche nach Möglichkeiten, mit dem begrenzten Vorhandensein von natürlichen und menschlichen Ressourcen auszukommen.[9]

RESILIENZ

Leitet sich von einem englischen Wort ab, es bedeutet “Widerstandsfähigkeit” (resilience). In unserem Kontext geht es dabei vor allem um eine Anpassung an die Herausforderungen des Klimawandels, also höheren Temperaturen, Wasserknappheit, höhere Wasserpegel. Sie werden oft übersetzt in mögliche Veränderungen bei der Mobilität, im Wohnen und in Möglichkeiten zur Interaktion.

RUHENDER VERKEHR

Unter ruhendem Verkehr werden Fahrzeuge bezeichnet, die sich nicht im Verkehr befinden. Sie halten, parken oder sind gar nicht fahrtauglich. Dazu gehören Staus, aber auch Straßen, an denen Anwohnende ihre Autos parken.

SOZIAL-ÖKOLOGISCHE TRANSFORMATION

Der Begriff bezieht sich auf eine Formulierung, die vom Wissenschaftlichen Beitrat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU) im Jahr 2011 eingebracht wurde. Es geht dabei vor allem um die Umstellung auf erneuerbare Energien, die sozial verträglich gestaltet werden soll.

SPIELSTRASSE

Im Gegensatz zu einem verkehrsberuhigten Bereich ist die Spielstraße mit einem runden, rot-weißen Verbotsschild gekennzeichnet. Hier dürfen weder Autos noch Fahrräder parken oder durchfahren. Es sind lediglich Fußgänger:innen und spielende Kinder erlaubt.

STADTMACHEN

Als Stadtmacher:innen können Menschen aus Initiativen bezeichnet werden, die aktiv in die Stadtentwicklung eingreifen. Innerhalb von Projekten können so gemeinsam mit Politik und Verwaltung zum Beispiel Gemeinschaftsgärten oder selbstorganisierte Kulturorte entstehen.

SUFFIZIENZ

Abgeleitet vom englischen für “genug” (sufficient): Sogenannte Suffizienzstrategien sollen “zur Reduktion von Konsum- und Produktionsniveaus durch die Veränderungen sozialer Praktiken” führen, so die Autor:innen des Wuppertal Instituts. Das Ziel ist der Schutz des Klimas und der Natur.[11]

URBANE INTERVENTION & TAKTISCHER URBANISMUS (TACTICAL URBANISM)

Wenn theoretische Überlegungen zu Veränderungen der Straßen in die Praxis übersetzt werden, kann man von taktischem Urbanismus sprechen. Beispiele sind Pop-Up-Radwege.

URBANE PRAXIS

Beschreibt die aktive Mitgestaltung der Stadt durch eine Zusammenarbeit von Bürger:innen, Organisationen und Initiativen. Dabei entstehen Orte, die gemeinsam genutzt werden können, etwa für Kunst und Kultur. In der Regel handelt es sich dabei um nicht-kommerzielle Orte, die experimentell an eine neue Art von Zusammenlebens in der Stadt heranführen sollen.[6]

Foto: Ariane Jedlitschka, SUPERBLOCKS Leipzig e.V.

URBANE RESILIENZ

Unter dem Eindruck der Corona-Pandemie beauftragte das Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat bereits 2020 einen Expert:innenbeirat damit, Städte zukunftsfähig und widerstandsfähig zu gestalten, damit sie Herausforderungen wie höheren Temperaturen oder steigenden Wasserpegel gerecht werden können. Daraus entstand ein Memorandum mit dem Titel: “Urbane Resilienz: Wege zur robusten, adaptiven und zukunftsfähigen Stadt.”[5]

VERKEHRSBERUHIGTER BEREICH

Nach der Straßenverkehrsordnung sind Fußgänger:innen und Fahrzeuge in einem verkehrsberuhigten Bereich gleichberechtigt. So dürfen Fußgänger:innen hier theoretisch auch die Mitte der Straße nutzen, dürfen dabei aber den Verkehr nicht behindern. Fahrzeuge dürfen in diesem von einem blauen Schild mit spielenden Kindern gekennzeichneten Straßenabschnitt maximal Schrittgeschwindigkeit fahren, also 10 km/h. Das Parken von Autos ist nur auf ausgewiesenen Flächen erlaubt.[12]

VERKEHRSWENDE

Ein politisches Konzept mit teils abweichenden Bedeutungen. Hier kann es sich einmal um den Wechsel von Energieträgern, also den Umstieg auf Elektromotoren handeln, um für saubere Luft zu sorgen. An anderen Stellen geht es um die Abkehr vom motorisierten Individualverkehr hin zu einem stärkeren Fokus auf den öffentlichen Nahverkehr oder Fahrrädern. Damit soll Staus vorgebeugt und die Bewegung gefördert werden. Oft wird der Begriff auch verwendet, um die Umgestaltung von Städten zu bezeichnen, bei dem die Fußgänger:innenfreundlichkeit und die Lebensqualität in Städten erhöht.[13]

ZIVILGESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT

Wenn Bürger:innen in Eigenverantwortung aktiv werden, etwa im Ehrenamt, in Freiwilligenarbeit, Selbsthilfe oder im Verein. Dabei ist die Arbeit in der Regel von einer persönlichen Motivation geprägt, zum Beispiel dem Wunsch nach einem besseren Zusammenleben im Viertel. Ein solches Engagement ist immer freiwillig, nicht auf finanziellen Gewinn ausgerichtet und öffentlich.

QUELLEN:

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) 2020:
https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/SharedDocs/Publikationen/DE/Publikationen/glossar-zur-gemeinwohlorientierten-stadtentwicklung.pdf?__blob=publicationFile&v=17

Vernetzungsstelle gegen Hate Speech / Das NETTZ gGmbH
https://www.das-nettz.de/glossar/narrativ#:~:text=Diese%20Erz%C3%A4hlung%20ist%20in%20der,rechtspopulistischen%20und%20rechtsextremen%20Kreisen%20genutzt.

[1] Westphal, Manon, (2021 Agonale Demokratie und Staat)
https://link.springer.com/article/10.1007/s11615-022-00427-1

[2] https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-deutschland/durchfahrt-verboten/

[3] https://www.vcd.org/flaechengerechtigkeit

[4] https://hansaforum-muenster.de/quartier-gemeinwohl-index/

[5] https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/SharedDocs/Blogeintraege/DE/memorandum_urbane_resilienz.html

[6] https://www.urbanepraxis.berlin/

[7] Offene Straßen, Changing Cities e.V. ,2021 https://www.kiezblocks.de/wp-content/uploads/2021/06/IASS_OffeneStrassen2021_final_web.pdf

[8] https://de.wikipedia.org/wiki/Parking_Day

[9] https://www.oekom.de/themen/postwachstum/c-306

[10] https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/0305829818775817

[11] https://wupperinst.org/themen/wohlstand/suffizienz

[12] https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-deutschland/spielstrasse/

[13] https://www.boell.de/de/verkehrswende &
https://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrswende

EXKURS
HELMHOLTZ-ZENTRUM FÜR UMWELTFORSCHUNG – UFZ

Das Vorbild der Superblocks in Barcelona und was wir davon lernen können[1]

Die Idee der Superblocks ist in Barcelona entstanden. Ursprünglich waren sie als ein Zusammenschluss mehrerer Wohnblöcke gedacht. Durch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wird der Autoverkehr aus diesen Gebieten heraus auf die Hauptstraßen am Rand umgeleitet. Innerhalb der Superblocks werden Maßnahmen wie Diagonalsperren und Einbahnstraßen eingeführt. Dadurch wird der Durchgangsverkehr stark reduziert, aber Anwohner:innen, Müllabfuhr und Rettungsdienste können weiterhin passieren. Früher für Autos reservierte Flächen wurden zu öffentlichen Räumen umgestaltet.

Superblocks sind ein strategischer Ansatz für die Stadtentwicklung. Sie adressieren verschiedene Themen wie nachhaltige Mobilität, die Reduzierung von Verkehrsschäden für Klima und Gesundheit, die Schaffung von Grünflächen und neuen öffentlichen Räumen. Dadurch kann zu einer gemeinwohlorientierten und ökologisch nachhaltigen Stadtentwicklung beigetragen werden. Superblocks sind jedoch nicht nur auf die Umgestaltung von Straßen beschränkt. Oft werden temporäre Lösungen mit lokalen Akteuren erprobt, bevor bauliche Veränderungen vorgenommen werden.

[1] https://www.ufz.de/index.php?de=20939&pub_id=29477
Foto von Logan Armstrong auf Unsplash

In Barcelona beschloss die Stadtverwaltung die Umsetzung von 503 Superblocks, um Luftverschmutzung und Lärmbelastung durch Verkehr zu bekämpfen. Ein Pilotprojekt startete 2016 im Stadtteil Poblenou, und es gibt weitere geplante Projekte in verschiedenen Vierteln. Die neuen öffentlichen Räume können soziale Interaktionen fördern und haben positive Auswirkungen auf die Gesundheit der Anwohner.

Allerdings gab es bei der Umsetzung des ersten Superblocks in Barcelona kontroverse Diskussionen, hauptsächlich wegen des starken Top-Down-Ansatzes der Stadtverwaltung und der mangelnden Beteiligung der Anwohner. Spätere Projekte reagierten darauf mit mehr Beteiligung und einem erweiterten Fokus auf das Quartier. Trotzdem blieb der Ansatz des taktischen Urbanismus, bei dem temporäre Maßnahmen eingeführt werden, bevor dauerhafte Veränderungen vorgenommen werden, bestehen.

Experten betonen auch politische Auseinandersetzungen über die Ausrichtung der Stadtentwicklung Barcelonas. Die Umsetzung der Superblocks wurde weniger durch das Ziel einer sozial-ökologischen Transformation, sondern mehr durch den internationalen Städtewettbewerb beeinflusst. Die Stadt sah Superblocks als Teil ihrer Innovationsstrategie, um sich als Vorreiter zu positionieren.

Weitere Zusammenfassungen und Publikationen
zu den Superblocks in Barcelona:

- Im ADFC-Bericht von 2021 (Seiten 40ff) wird die Umsetzung des Superblocks Barcelona Poblenou detailliert beschrieben.
- Zimmermann und Zimmermann bieten in ihrer Arbeit von 2020 (Seiten 36 ff) einen Überblick über die Ausgangslage und die getroffenen Maßnahmen der Superblocks in Barcelona.
- De Boeck (2022) liefert einen kurzen historischen Rückblick auf die Entstehung der Superblocks und beschreibt ihr Ziel als ein urbanes Projekt, das intensiv mit der komplexen, kompakten und sich verdichtenden Stadt interagiert.
- Frago und Graziano (2021) beschreiben die Superblocks und die damit verbundenen konflikthaften Narrative zur nachhaltigen Zukunft der Stadt.

Effekte von Superblocks: Zimmermann und Zimmermann (2020, Seite 38) identifizieren verschiedene Nachhaltigkeitseffekte:

- Ökologisch: Erhöhung des Umwelt- und Klimaschutzes.
- Ökonomisch: Erhöhung des monetären und wirtschaftlichen Nutzens, unter Berücksichtigung der anderen beiden Säulen.
- Sozial: Unterstützung des Gemeinwohls und Förderung der Partizipation.

In Poblenou wurden folgende
Veränderungen festgestellt:

- Verdopplung des öffentlichen Raums und der öffentlichen Grünfläche, einschließlich der Anzahl der Bäume im Viertel.
- Vergrößerung des Fußgängerbereichs durch Reduzierung der von Autos belegten Fläche um 50 Prozent.
- Halbierung des motorisierten Verkehrs in Wohngebieten.
- Nahezu keine Verkehrsunfälle mehr, wie im ADFC-Bericht von 2021 (Seite 41) mit konkreten Zahlen und Quellen beschrieben.
- Absenkung der Stickstoffdioxid- und Feinstaubbelastung um 33 bzw. 4 Prozent. Die durchschnittliche Lärmbelastung ging um 6 Dezibel zurück, und die Fahrzeugdichte sank um 300 Prozent (vgl. Frey et al. 2020, Seiten 26 f.).

Foto: Annegret Haase - Superblock in Poblenou, Barcelona

EXKURS
HELMHOLTZ-ZENTRUM FÜR UMWELTFORSCHUNG – UFZ

Transfer des Superblock-Modells in andere Städte[2]

Neben Barcelona werden auch in anderen Städten Superblock-Maßnahmen umgesetzt, wie zum Beispiel in Vitoria-Gasteiz (Spanien) und in Wien mit den sogenannten Supergrätzl. Diese Städte verfolgen ähnliche top-down Ansätze, bei denen auf städtischer Ebene Strategien formuliert und konkrete Umgestaltungen umgesetzt werden.

Die Stadt Vitoria-Gasteiz verfolgt ein Konzept zur Umgestaltung von Nachbarschaften mittels des Superblock-Ansatzes. Von den 77 geplanten Superblocks sind derzeit fünf umgesetzt. Die Supergrätzl in Wien werden unter dem Motto „Gut für die Menschen, gut fürs Klima" geführt und sind in verschiedenen strategischen Dokumenten wie der Smart Klima City Strategie und dem Wiener Klimafahrplan verankert. Der Superblock-Ansatz wird hier als Werkzeug zur Stadtentwicklung und im Kampf gegen den Klimawandel erprobt.

In den letzten Jahren wurde das Superblock-Modell auch in vielen deutschen Großstädten aufgegriffen, wobei die Impulse häufig aus der Zivilgesellschaft kamen. Die beteiligten Akteure und Maßnahmen variieren deutlich. Einige Beispiele sind die Kiezblocks in Berlin, Superbüttel in Hamburg, Heinerblocks in Darmstadt, Superblock West in Stuttgart und Initiativen in Wiesbaden.

Verkehrsberuhigung in Wien (Servitengasse)

Besonders umfassend konzipiert wurden die Superblocks bisher in Berlin mit den „Kiezblocks", unterstützt durch die Kampagnenarbeit des Vereins Changing Cities e.V.. Kiezblocks sind Wohngebiete ohne Durchgangsverkehr von Kraftfahrzeugen, wobei „modale Filter" wie Einbahnstraßen, Diagonalsperren und Durchfahrtsverbotsschilder eingesetzt werden. Die Zufahrt für Anwohner:innen und bestimmte Fahrzeuge bleibt möglich, aber die Durchfahrt zur Verkürzung von Wegen wird weniger attraktiv gestaltet.

Während der Corona-Pandemie wurden in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg temporäre Spielstraßen eingerichtet, deren Entscheidung von den städtischen Behörden getroffen wurde, während die Umsetzung von Akteur:innen der Zivilgesellschaft übernommen wurde. Dies zeigt eine zunehmende Erkenntnis seitens Stadt- und Verkehrsplaner:innen, dass eine autoorientierte Stadt immer weniger den Ansprüchen an Lebensqualität gerecht wird und sogar als „historischer Fehler" betrachtet wird.

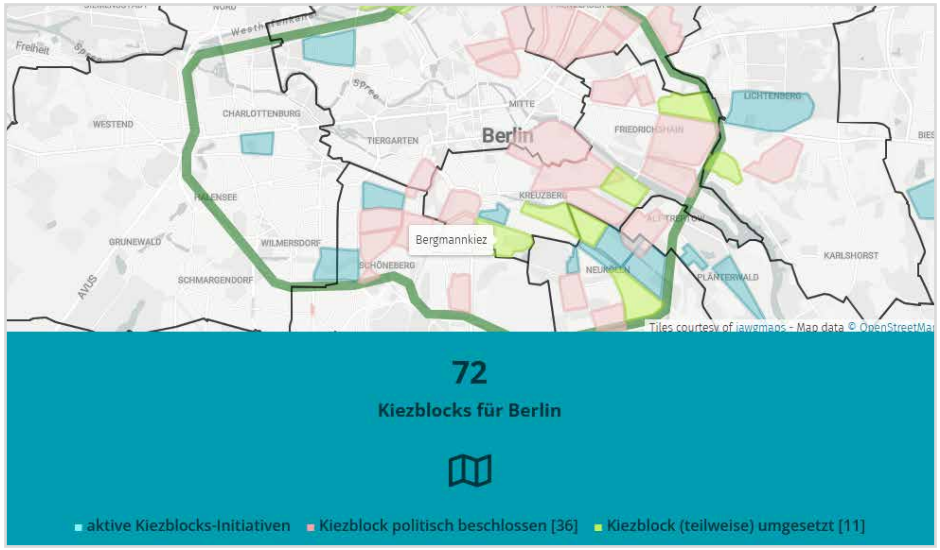
Superblocks zwischen bottom-up und top-down

Schneidemesser & Kirby (2022) beleuchten anhand der Berliner Kiezblocks die verschiedenen Rollen der Zivilgesellschaft in diesen Neugestaltungsprojekten. Sie unterscheiden zwischen der klassischen, auf Einladung basierenden Beteiligung, die sie als „invited space" bezeichnen, und der aktiven Nutzung und Forderung öffentlicher Räume, die als „claimed space" betrachtet wird.

Die Prozesse in Berlin sind hauptsächlich als „claimed spaces" zu verstehen, da die Superblock-Initiativen von den Bewohner:innen der jeweiligen Bezirke angestoßen werden. Hierbei beteiligen sich die Bürger:innen aktiv und nutzen dafür den formellen Weg der Einwohner:innenanträge, um ihre Forderungen an die Bezirksparlamente zu stellen.

[2] Exkurs – Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung – UFZ
https://www.ufz.de/index.php?de=20939&pub_id=29477

Foto: Annegret Haase



Kiezblocks Berlin, Screenshot der Website kiezblocks.de

Wenn solche bottom-up Initiativen erfolgreich sind und von den Entscheidungsträger:innen aufgegriffen werden, entsteht wieder ein top-down Prozess, wodurch die Grenzen zwischen bottom-up und top-down verschwimmen. Schneidemesser & Kirby (2022) betonen jedoch, dass die Trennung zwischen diesen Ansätzen schwierig ist und dass die Prozesse in den verschiedenen Berliner Bezirken ein komplexes Zusammenspiel zwischen zivilgesellschaftlichen Impulsen und Verwaltungsentscheidungen zeigen.

In den meisten Fällen überlagern sich bottom-up und top-down Prozesse, insbesondere bei Experimenten im öffentlichen Stadtraum, die viele verschiedene Interessen berühren. Dabei ist es entscheidend, wie diese beiden Ansätze miteinander verwoben sind. Ideal ist eine Situation, in der bottom-up Beteiligung direkt in Entscheidungsfindungsprozesse und die Gestaltung öffentlicher Räume einfließt, während top-down Mechanismen sicherstellen, dass die Experimente in die städtische Planung integriert werden und die benötigten Ressourcen bereitgestellt werden, insbesondere solche, die von zivilgesellschaftlichen Akteur:innen nicht leicht aufgebracht werden können.

EXKURS
HELMHOLTZ-ZENTRUM FÜR UMWELTFORSCHUNG – UFZ

Forschung zu Transfer des Superblock-Ansatzes[3]

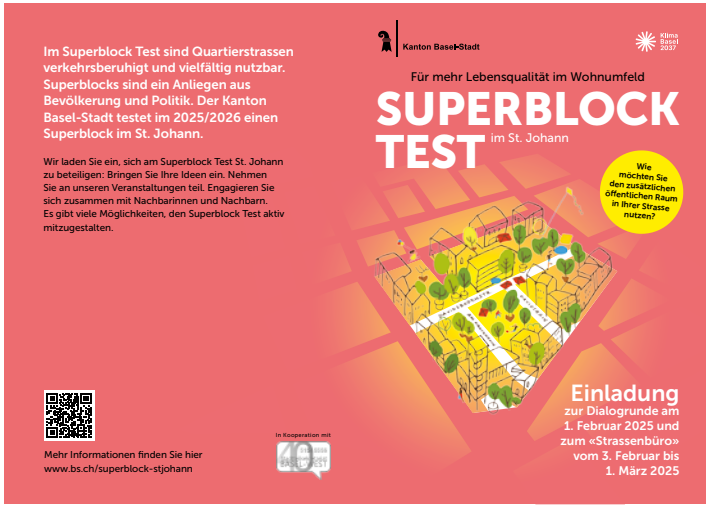
Frey et al. (2020) haben eine GIS-Analyse durchgeführt, um potenzielle Gebiete für die Anwendung von Superblocks in Wien zu identifizieren. Sie stützten sich dabei auf Kennzahlen wie den Zugang zum öffentlichen Verkehr, den Zugang zu öffentlichen Grünflächen, die Anzahl der Bäume im öffentlichen Raum, das Verhältnis von Gehwegen zu Autoflächen und die Bevölkerungsdichte. Anhand dieser Kriterien identifizierten sie Gebiete mit unterschiedlicher Bebauungsstruktur, Wohngebietstypen, Lage im Stadtgebiet, Größe und Form, sowie derzeitige Verkehrsorganisation. Ihre Empfehlungen für die Anwendung von Superblocks in Wien als städteplanerisches Werkzeug umfassen folgende Schritte:

- Erstellung solider Planungsgrundlagen durch flächendeckende Planung und eine Wirkungsanalyse der zu erwartenden räumlichen und verkehrstechnischen Effekte.
- Integration des Planungsinstruments in bestehende Planungsmechanismen und Formulierung der erforderlichen Umsetzungsschritte und -anforderungen.
- Identifizierung geeigneter erster Anwendungsgebiete (einzeln Superblock-Kandidaten) unter Berücksichtigung der Ansätze „quick-win“ und „high-potential transformation“.
- Entwicklung eines Stufenplans für Pilotprojekte zur Umsetzung erster Superblocks gemäß den Superblock-Schemata.
- Durchführung von Tests in Pilotprojekten mit Experimentierräumen für temporäre Veränderungen im öffentlichen Raum und begleitenden Beteiligungsformaten, mit Fokus auf temporären Transformationen im Straßenraum.

[3] Exkurs – Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung – UFZ https://www.ufz.de/index.php?de=20939&pub_id=29477.

- Bauliche Umsetzung bei Synergien mit anderen baulichen Interventionen und Nutzung von Gelegenheiten bei notwendigen Oberflächenveränderungen.
- Evaluierung der Wirkung der Superblock-Umsetzung vor Ort, insbesondere im Vergleich zu Baseline-Kriterien, die zu Beginn des Projekts erhoben wurden.

Eggiman (2022) hat eine umfassende Analyse zur möglichen Übertragung des Superblock-Modells auf Schweizer Städte durchgeführt. Mittels eines simulationsbasierten Ansatzes wurden potenzielle Superblocks und die Förderung von Grünräumen auf Straßen- und Blockebene ermittelt. Es zeigten sich Unterschiede in den Möglichkeiten zur Umsetzung von Superblocks und es wurden verschiedene Optionen zur Erweiterung von Grünräumen skizziert. Interessanterweise ist eine rasterartige Anordnung keine Voraussetzung, sondern auch unregelmäßige Straßenlayouts können ein hohes Transformationspotenzial aufweisen. Am Beispiel von Basel wurde deutlich, dass das Potenzial für Superblocks hoch ist, während die aktuelle Verfügbarkeit von Grünräumen gering ausfällt.



© Kantons- und Stadtentwicklung des Kantons Basel-Stadt, Grafik: Javier Alberich

GRUSSWORT zur 1. Superblocks Konferenz 2023 in Darmstadt

Ich heiße Janet Sanz. Für die letzten 8 Jahre war ich stellvertretende Bürgermeisterin von Barcelona, zuständig für Stadtentwicklung, Infrastrukturen und Mobilität. Wie ihr vielleicht wisst, haben wir in Barcelona in den acht Jahren unser regierungsamtliches Handeln auf die Superblocks-Strategie gestützt, um unsere Stadt in eine grünere, gesündere und bessere Stadt zu verwandeln.

In diesen letzten Jahren der großen Transformation war die Beziehung zur Zivilgesellschaft der entscheidende Faktor. Obwohl wir bei der Umgestaltung Fortschritte gemacht haben fordern Verbände und Gruppen der Zivilgesellschaft mehr: mehr Fahrradwege, mehr Fußgängerzonen.

Eines der besten Beispiele ist die von Eltern gestartete Bewegung, die eine sicherere und fahrradfreundlichere Umgebung der Schulen für ihre Kinder forderte.

Diese Bewegungen haben uns die nötige Energie und Stärke gegeben, um bei der Umgestaltung der Stadt weiter voranzukommen. Wir starten das Programm „Let's protect the schools!" das in drei Jahren die Umgebung von 200 Schulen der Stadt sicher gemacht hat. Außerdem war es wichtig, dem Widerstand aus dem Wirtschafts- und Mediensektor der Stadt entgegenzuwirken.

Wenn man eine Stadt umstrukturiert, leisten diejenigen Widerstand, die mit dem aktuellen Status quo zufrieden sind. Deshalb ist es so wichtig, dass zivilgesellschaftliche Vereinigungen wie ihr (die anwesenden Vertreter:innen von Superblocks-Initiativen bei der Konferenz, Anm. der Redaktion) sich weiterhin organisieren, die Verwaltung antreiben und an eine bessere Zukunft glauben.

Widerstand im Autoland

In den letzten Jahren sind in Deutschland immer mehr Projekte entstanden, die den Verkehr in den Städten einschränken sollen. Mit Pollern, Bänken oder Grünflächen werden Parkflächen zurückgedrängt, um für mehr Sicherheit auf den Straßen zu sorgen und Platz für Begegnungen zu schaffen. Zusammengefasst werden diese Projekte unter dem Begriff Superblocks, die 2017 erstmals in Barcelona errichtet wurden.

Begonnen hat die Bewegung hierzulande mit den “Kiezblocks” getauften Ablegern vom Superblocks-Konzept aus Barcelona in Berlin im Jahr 2020. Drei Jahre später sind 68 zivilgesellschaftliche Initiativen für Kiezblocks in der Hauptstadt tätig. Mittlerweile haben sich in 27 deutschen Städten Initiativen gegründet, die in ihren Vierteln die Einrichtung eines Superblocks fordern. Menschen in städtischen Quartieren wünschen berechtigterweise Ruhe und bessere Luft. Die Lösung: Während alle Orte im Superblock nach wie vor auch per Auto erreichbar bleiben, wird der Durchgangsverkehr unterbunden.

Verkehrswende in weiter Ferne?

„Die Städte ersticken im Kfz-Verkehr. Obwohl Politik und Verwaltung immer wieder versprechen, das Problem einzudämmen, bleibt eine ernstzunehmende Verkehrswende in weiter Ferne. Deswegen ergreifen Bürgerinnen und Bürger jetzt die Initiative und fordern verkehrsberuhigte Wohnviertel ohne Durchgangsverkehr, sogenannte Superblocks. Sie wissen: Es gibt ein städtisches Leben außerhalb des Autos, das auch geschützt werden will. Für diese Menschen haben wir die Konferenz organisiert“, sagt Valentina Haas, die beim Berliner Verein Changing Cities die Superblocks-Kampagne leitet.

Das Konzept der Superblocks ist ein niedrigschwelliges Angebot an die Kommunen, das mit den Empfehlungen für Superblocks einen klaren Weg beschreibt, wie Verkehrssicherheit verbessert, Wirtschaftsverkehr optimiert, Klimaanpassung erleichtert und urbane Lebensqualität gesteigert werden können. Die Umsetzung ist günstig und erfordert keine Tiefbaumaßnahmen. ÖPNV, Fuß-, Rad- und Wirtschaftsverkehr, Feuerwehr, Müllabfuhr etc. haben überall im Viertel erleichterten Zugang. Nur der ortsfremde Durchgangsverkehr wird verhindert. In den emotionalen Debatten geht oft unter: Auch der lokale Anliegerverkehr kann jeden Ort im Superblock anfahren.

Erste deutsche Superblocks Konferenz in Darmstadt

Bei einer Konferenz aller deutsche Initiativen im November 2023 wurde die städtebauliche Entwicklung im Zeichen des Klimawandels diskutiert: Menschen in Städten erleben die klimabedingte Hitze und Dürre viel unmittelbarer und bedrohlicher als Menschen in suburbanen und gar ländlichen Gegenden mit weit mehr kühlendem Grün. Der Bedarf an grüner und blauer Infrastruktur – also Bäume und Entsiegelung zur Wasserspeicherung – ist in urbanen Räumen weit drängender. Unter anderem in Berlin wurde 2023 wegen fehlender Gegenmaßnahmen die 1,5-Grad Grenze deutlich überschritten.

Changing Cities e. V.,
1. SuperBlocks-Konferenz,
2023, Foto: Changing Cities e. V.

„Es ist ja nicht so, dass die Innenstädte nur von Hippies bevölkert sind, die Bäume umarmen wollen. In den eng bevölkerten innerstädtischen Wohngegenden sind die Flächen weitgehend vom parkenden und fahrenden Pkw-Verkehr belegt. Es gibt wenig Bäume, die Schatten spenden, und kühlere Orte mit guter Luft, und die Menschen leiden darunter. Besonders

Kinder und ältere Menschen sind davon betroffen. So sterben in Deutschland inzwischen mehr Menschen vorzeitig an den Folgen von Hitze als im Straßenverkehr“, kommentiert Ragnhild Sørensen von Changing Cities.

Neue Standards für die Stadtplanung

Bisher werden solche Empfehlungen für den Straßenverkehr von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) erarbeitet. In diesem Verein ist autozentriertes Denken noch tief verankert. Seine Empfehlungen werden oftmals intransparent und ohne demokratische Kontrolle vom Bundesverkehrsministerium übernommen und sind dann für die Straßenverkehrsplanung quasi verbindlich.

SUPER TIPPS ZUM NACHLESEN:

„Autokorrektur: Mobilität für eine lebenswerte Welt“ von Katja Diehl

In ihrem Buch „Autokorrektur“ plädiert Katja Diehl leidenschaftlich für eine inklusive und klimagerechte Verkehrswende. In einer Zeit, in der die Bedürfnisse vieler Menschen im Verkehr nicht angemessen berücksichtigt werden, stellt sie eine visionäre Alternative vor. Ihr Buch ist ein Aufruf zur Veränderung, hin zu einer Mobilität der Zukunft, die den Menschen ins Zentrum stellt und unsere Welt lebenswerter macht.

https://katja-diehl.de/

Changing Cities erarbeitete daher drei abgestufte Planungsstandards, die es Politik und Verwaltung erleichtern sollen, Superblocks anzulegen und das Verkehrsberuhigungskonzept Schritt für Schritt zu skalieren. Diese Standards wurden in einem offenen Prozess mit Akteuren aus der gesamten Zivilgesellschaft entwickelt.

SUPER TIPPS ZUM VERTIEFEN:

https://changing-cities.org/standards/

Empfehlungen für Superblocks 2023, Version 1.1:
https://changing-cities.org/wp-content/uploads/2024/08/Empfehlungen-fuer-Superblocks-2023-Version-1.1.pdf

Bilder zur kostenlosen Nutzung für die Presseberichterstattung:
https://www.picdrop.com/volksentscheidfahrrad/presse

Über Changing Cities e.V.: Wir fördern zivilgesellschaftliches Engagement für lebenswertere Städte. Das bislang größte Projekt von Changing Cities e.V. ist der Volksentscheid Fahrrad in Berlin, mit dem es 2016 gelang, die Berliner Verkehrspolitik zu drehen und das bundesweit erste Mobilitätsgesetz anzustoßen. Changing Cities e.V. unterstützt landes- und bundesweit Bürger:inneninitiativen, die sich im Bereich nachhaltige Verkehrswende und lebenswerte Städte einsetzen, mit Kampagnenwissen oder stößt solche Initiativen an.

EXKURS
HELMHOLTZ-ZENTRUM FÜR UMWELTFORSCHUNG - UFZ

Verwandte Konzepte und Instrumente der Umgestaltung öffentlicher Räume und der Verkehrsberuhigung[a]

Das Konzept der Superblocks ist Teil einer langanhaltenden Debatte über Möglichkeiten zur Umgestaltung öffentlicher Räume und Verkehrsberuhigung. Obwohl es immer wieder innovative Mobilitätskonzepte auf Quartiersebene in Form von Pilotprojekten gibt, haben sich diese Ansätze bisher nur begrenzt durchgesetzt. Autofreie oder zumindest autoarme Quartiere tragen nicht nur zum Klimaschutz bei, sondern steigern auch die Lebensqualität, indem sie den öffentlichen Raum für städtische Nutzungen abseits des Parkens und Autofahrens zugänglich machen. Dazu gehören Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Quartier und zur Förderung von Alternativen zum Autoverkehr.

Diese Ideen konzentrieren sich oft auf den Nahbereich des täglichen Lebens. Erreichbarkeit spielt eine zentrale Rolle, zusammen mit hoher Lebensqualität und der Möglichkeit, das Quartier zu einem Begegnungsort zu machen. Als repräsentative Konzepte stehen die Idee der „15-Minuten-Stadt", in der wichtige Einrichtungen des täglichen Bedarfs innerhalb von 15 Minuten erreichbar sind, sowie das Konzept der Stadt der kurzen Wege im Vordergrund.

Die Idee der Kiezblocks, eine Berliner Variante der Superblocks, zeigt bewusste und enge Verbindungen zur Idee der 15-Minuten-Stadt: „Kiezblocks sind mit ihrem Fokus auf ein bestimmtes Gebiet ein Modell für die Verkehrswende in den Städten und verdeutlichen, dass städtebauliche Planung und Verkehrsplanung Hand in Hand gehen müssen. Eine umgestaltete Straße allein macht noch keinen Kiezblock und erst recht keine Verkehrswende. Idealerweise ist ein Kiezblock so angelegt, dass wichtige Alltagswege wie Einkäufe, Wege zur Kita oder zur Schule zu Fuß zurückgelegt werden können. Städtebauliche Leitbilder wie die der ‚15-Minuten-Stadt' bieten hier Orientierung."[4]

In Deutschland findet Verkehrsberuhigung schon seit den 1980er Jahren statt. Die Autoren Bauer und Stein erklären, warum neue Ansätze wie die Superblocks oder die Intensivierung bestehender Instrumente an Bedeutung gewinnen: „Im Gegensatz zu den 1980er-Jahren besteht ein grundlegender Unterschied: Die Notwendigkeit zu handeln ist aufgrund neuer Flächenkonflikte im Straßenraum enorm gestiegen. Die Dominanz des Autos hat zugenommen, der Lieferverkehr ist explodiert und die üblichen Navigationssysteme führen dazu, dass Ausweichverkehr zunehmend auch die Nebenstraßen belastet. Zu diesen Herausforderungen kommen Forderungen nach mehr Freiräumen für Menschen in ihrer Nachbarschaft, nach mehr Platz für Fuß- und Radverkehr und nach klimaangepassten öffentlichen Räumen. Das Konzept der Superblocks ist also keine alte Idee in neuem Gewand, sondern zeigt, dass gewachsener Handlungsbedarf die Akzeptanz von Maßnahmen erhöht und so tiefgreifende Konzepte umsetzbar werden - wie zahlreiche internationale Vorbilder zeigen."

Im Folgenden werden ausgewählte Beispiele für konkrete räumliche Maßnahmen aus verschiedenen europäischen Kontexten kurz vorgestellt.

[a] https://www.ufz.de/index.php?de=20939&pub_id=29477
[4] Bauer/Stein 2022: 6f.
Bildquelle: https://cdn.muenchenunterwegs.de/live/static-content/110-Mobilitaetsreferat_Broschuere_Sommerstra%C3%9Fe_Web_Einzelseiten_144dpi.pdf

Das Beispiel der Münchner Sommerstraßen

Die Münchner Sommerstraßen wurden erstmals 2019 am Alpenplatz eingeführt. Unter den Bedingungen der Corona-Pandemie wurden daraufhin 14 Straßen in verschiedenen Stadtteilen zu Spielstraßen oder verkehrsberuhigten Zonen umgewandelt. In den folgenden beiden Jahren kamen weitere zehn Straßen hinzu. Anfang 2022 beschloss der Münchner Stadtrat, die „saisonalen Stadträume" weiterzuführen.[5]

Es gibt zwei Varianten:

Spielstraßen: Diese legen den Fokus auf Spiel, Bewegung und Aufenthalt, insbesondere für Kinder. Daher sind keine Fahrzeuge und kein Parken für mehrere Wochen erlaubt, und es gibt keine Durchfahrt für Fahrradfahrer.

Verkehrsberuhigte Bereiche: Diese konzentrieren sich auf den Aufenthalt und eine andere Nutzung des Straßenraums zugunsten von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen. Alle Verkehrsteilnehmer:innen dürfen mit Schrittgeschwindigkeit fahren, wobei Fußgänger:innen Vorrang eingeräumt wird.

Wohnstraßen in Wien

In Wien gibt es etwa 220 Wohnstraßen, die gemäß §76b der Österreichischen Straßenverkehrsordnung seit 1983 von Fußgänger:innen betreten und zum Spielen genutzt werden dürfen.[6] Autos müssen in diesen Straßen Schrittgeschwindigkeit fahren und dürfen sie nur befahren, um zu parken oder ihr Ziel in dieser Straße zu erreichen. Es ist auch möglich, Parklücken für das Aufstellen von Möbeln zu nutzen, solange Menschen anwesend sind.

Obwohl Wohnstraßen in Wien primär für die Nutzung durch Menschen konzipiert wurden, dienen sie in der Praxis eher dazu, Hauptstraßen zu entlasten. Die Anwohner:innen nutzen sie jedoch kaum darüber hinaus, obwohl sie potenziell als Orte für verschiedene Aktivitäten betrachtet werden könnten.

Supergrätzl Wien

Gründe für die geringe Nutzung sind einerseits das Unwissen über die Lage und Nutzungsmöglichkeiten der Wohnstraßen, da sie wie andere Straßen auch von Autos geprägt sind. Andererseits wird der Aufenthalt als unsicher empfunden, da Autofahrer:innen oft nicht die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit einhalten. Zusätzlich hindert die fehlende Aufenthaltsqualität und die Unbekanntheit der Wohnstraßen die Nutzung, da Menschen erst ihre gewohnten Muster überwinden müssen.

Auf einigen Wohnstraßen wurden Experimente durchgeführt, um zu klären, was unter „bespielen" und „betreten" verstanden werden kann. Dabei wurden kreative und neuartige Formen des Wohnstraßenlebens entwickelt, darunter kulturelle Veranstaltungen, Sport, Arbeit oder Picknicks. Dies führt zu einer Alltagskultur in einer Grauzone innerhalb des gesetzlichen Rahmens, die von den Menschen verhandelt und weiterentwickelt wird.

Allerdings zeigen sich durch diese Umgestaltungen auch Konflikte, was dazu führt, dass die Risiken solcher Transformationsprozesse, in denen gesellschaftliche Herausforderungen verhandelt werden, explizit berücksichtigt werden sollten. Durch Kommunikation, Verhandlung und neue Kooperationen können sich Räume mehrfach verändern und anpassen.

[5] https://muenchenunterwegs.de/sommerstrassen (20.6.23)
[6] Der folgende Absatz ist aus dem Beitrag Schmidt/Haase 2023 entnommen. https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/massnahmen/wohnstrassen.html (20.6.23)
Bildquelle: Changing Cities e.V.

Coole Straßen in Wien

Die Coolen Straßen in Wien wurden im Jahr 2020 als temporäre Maßnahmen ins Leben gerufen, um den Bewohnern der Stadt während der Sommermonate kühle Aufenthaltsorte im Freien zu bieten und der Hitzebelastung entgegenzuwirken. Diese Straßen waren mit zusätzlichen Sitzgelegenheiten, Trinkbrunnen und Sprühnebeln ausgestattet, um für Abkühlung zu sorgen. Persönliche Betreuer:innen standen von Montag bis Samstag vor Ort zur Verfügung und waren offen für Ideen und Anregungen der Bewohner:innen. Jede der 18 temporären Coolen Straßen entwickelte dabei ihren eigenen Charakter.[7]

Die Nutzungen der Coolen Straßen waren vielfältig: Neben Freizeitaktivitäten wie Picknicks und Spielen wurden sie auch von Erwachsenen für Pausen oder zum Arbeiten im Freien genutzt. Klimatische Untersuchungen zeigten, dass die Temperaturen in den betroffenen Straßen um bis zu 5 Grad niedriger waren.

Als Folge dieser erfolgreichen Initiative wurden vier Straßen dauerhaft als Coole Straßen Plus umgestaltet.[7] Dabei wurden bekannte Elemente wie Parklets, Sitzgelegenheiten, Fahrradbügel und Baumpflanzungen mit neuen Elementen wie Nebelstelen für Abkühlung, hellem Asphalt und Wasserläufen kombiniert. Zusätzlich wurden Trinkbrunnen und Wasserspiele installiert, um die Attraktivität der Straßen weiter zu steigern. Trotz dieser Umgestaltungen blieb die Durchfahrt für den Verkehr weiterhin möglich.

Low Traffic neighbourhoods (LTN) in London

Die Low Traffic Neighbourhoods (LTN), also verkehrsberuhigte Viertel, werden in London seit den 1970er Jahren umgesetzt, wobei der Prozess seit 2020 intensiviert wurde. Das Hauptziel dieses Konzepts besteht darin, den Durchgangsverkehr aus den Quartieren zu reduzieren und die Bedingungen für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zu verbessern. Während der Corona-Pandemie wurde dieser Ansatz verstärkt angewendet, oft zunächst als zeitlich begrenzte Maßnahme.

Besonders benachteiligte Quartiere wurden in die Umsetzung von LTN einbezogen, wodurch soziale Ungleichheiten bei der Verkehrsgestaltung berücksichtigt wurden. Studien haben gezeigt, dass das Verkehrsvolumen durch LTN um etwa 60 Prozent reduziert wurde, wobei auch die Schadstoffbelastung, insbesondere Stickstoffdioxid, gesunken ist.

Bildquelle: www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2022/09/coole-strassen-in-zahlen-e1601276307303-1024x1004-1.jpg

[7] https://www.wienzufuss.at/coole-strasse/ (18.6.2023)
[8] https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/coole-strassen-plus.html (16.6.2023)

Es gibt jedoch auch Kritik an den Auswirkungen von LTN in London. Einige Studien deuten darauf hin, dass die Verkehrsbelastung lediglich in benachbarte Quartiere verdrängt wurde.[9] Darüber hinaus wurden neue Ungerechtigkeiten identifiziert, da LTN vor allem in einkommensstärkeren Vierteln implementiert wurden, die dann von den Verkehrsberuhigungsmaßnahmen profitierten, während benachbarte, ärmere Viertel möglicherweise mit einer höheren Verkehrsbelastung konfrontiert waren.[10]

Insgesamt ist die Implementierung von LTN ein komplexer Prozess, der sowohl positive als auch negative Auswirkungen auf die Gemeinschaft und die Verkehrsverhältnisse haben kann. Es bedarf daher einer sorgfältigen Planung und Evaluierung, um sicherzustellen, dass solche Maßnahmen gerecht und effektiv umgesetzt werden.

Livable Streets in Tower Hamlets/London

Das Programm „Liveable Streets“ in Tower Hamlets, London, wurde mit dem Ziel ins Leben gerufen, das Erscheinungsbild und die Wahrnehmung öffentlicher Räume in den Nachbarschaften des Stadtteils zu verbessern und die Mobilität vor Ort, insbesondere für Fußgänger:innen, Radfahrer und Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs, angenehmer und sicherer zu gestalten.

Ein Hauptziel des Programms ist es, den Durchgangsverkehr einzuschränken, um die Sicherheit und Luftqualität zu verbessern. Hierzu werden über einen Zeitraum von vier Jahren Maßnahmen in 17 verschiedenen Gebieten umgesetzt, was etwa 60 Prozent der Stadtgebietsfläche ausmacht. Diese Gebiete wurden ausgewählt, da sie zuvor keine wesentliche Förderung oder städtebauliche Erneuerung erfahren hatten.

In jedem dieser Gebiete wird die lokale Bevölkerung aktiv dazu eingeladen, Vorschläge zu machen und an Diskussionen über die Entwurfspläne teilzunehmen. Auch kommunale Beschäftigte werden in den Planungsprozess einbezogen. Ein zentraler Bestandteil des Programms sind temporäre Spielstraßen und Schulstraßen, von denen insgesamt 50 eingerichtet werden sollen.[11]

Durch diese Maßnahmen wird angestrebt, die Lebensqualität vor Ort zu verbessern, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Attraktivität öffentlicher Räume zu steigern.

[9] www.telegraph.co.uk/news/2021/12/12/low-traffic-neighbourhoods-inherently-unfair/ (20.6.2023)
[10] https://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/ella-adookissidebrah-report-white-wash-b1894722.html (20.6.2023)
[11] https://www.towerhamlets.gov.uk/lgnl/community_and_living/Liveable_Streets.aspx (20.6.2023)

Mini Hollands in London

Der Fokus des 2013 ausgeschriebenen Programms der “Mini Hollands” in London lag auf der Fahrradfreundlichkeit. Die insgesamt 18 Außenbezirke von London konnten sich bei dem städtischen Verkehrsunternehmen Transport for London um Finanzierung der Mini Hollands nach niederländischem Vorbild bewerben (ADFC 2021: 27). Später wurde das Programm Teil des Londoner „Healthy Streets”-Ansatzes (Gesunde Straßen)- mit dem Ziel der Bewegungsförderung durch Fahrrad- und Fußgängerfreundlichkeit.

„Das Mini-Hollands-Konzept wurde entwickelt, um eine Änderung des Mobilitätsverhaltens der Londoner Bevölkerung zu bewirken. Autofahrten sollten auf den Rad- und Fußverkehr verlagert werden. Insbesondere die kurzen Fahrten unter drei Meilen (ca. 4,8 km) standen dabei im Fokus, denn hier ist das Potenzial für eine Verlagerung besonders groß. Um dieses Potenzial ausschöpfen zu können, war es wichtig zunächst die hauptsächlichen Hindernisse aus dem Weg zu räumen, die Menschen vom Radfahren abhalten: Die Angst bei Verkehrsunfällen verletzt zu werden und der beim Radfahren empfundene Stress durch den Autoverkehr.“ (ebd.)

Die Umgestaltung der Bezirke hatte demnach das Ziel, Fahrradmobilität für verschiedene Alters- und Nutzer:innengruppen zu vereinfachen,das Sicherheitsgefühl zu erhöhen und gleichzeitig die Fußgängerfreundlichkeit zu erhöhen. Zu den Maßnahmen zählen unter anderem (siehe ADFC 2021: 30):

1) Verkehrsinfrastruktur:

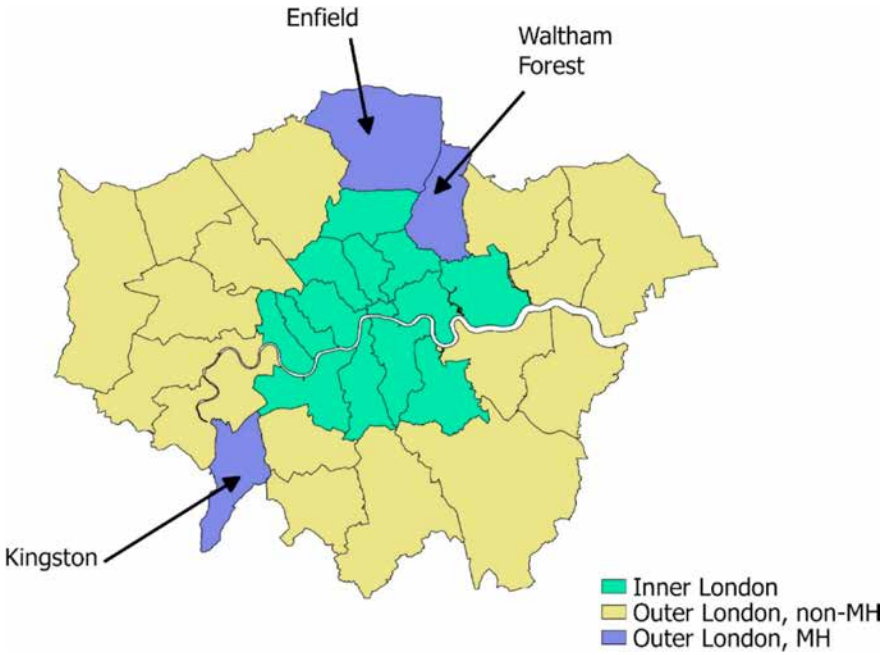
- Gemeinsame Zebrastreifen für Fußgänger- und
- Radfahrer:innen, die beiden Vorrang einräumen
- geschützte Kreuzungen auf Hauptstraßen
- Geh- und Radrouten durch den Bezirk und zu benachbarten Stadtbezirken, die den Weg zwischen Stadtzentren erleichtern

2) Verkehrsberuhigte Zonen:

- Verkehrsberuhigte Wohnstraßen, die die aktive Mobilität für alle attraktiver und sicherer machen
- Elemente wie. Modale Filter (Poller), Tempo-30-Zonen, Bepflanzungen an Straßenecken

3) Maßnahmen und Angebote für Anwohner:innen:

- Förderung der Fahrradnutzung für die Anwohner:innen, z.B.Fahrradunterricht für Erwachsene und Kinder
- kostenlose Fahrradreparatur- und Wartungskurse.



Karte der Mini-Hollands-Stadtteile (MH) von London,
Bildquelle: https://en.wikipedia.org/wiki/Mini-Hollands

EXKURS – VERKEHRSCLUB DEUTSCHLAND (VCD)

2. Rechtlicher Rahmen: Verkehrsversuche und die Experimentierklausel in der StVO

Der gemeinnützige Verein Verkehrsclub Deutschland (VCD) arbeitet an Konzepten für eine moderne Mobilität. Im Rahmen einer Online-Seminarreihe Ende 2023 mit dem Titel „Straßen für Menschen“ ging es um Verkehrsexperimente und geeignete Beteiligungsformate für Anwohnende.[12]

Der Verkehrsversuch ist rechtlich geregelt

Um Konzepte für eine neue Stadtgestaltung zu erproben, eignen sich Verkehrsversuche. Mit ihnen lassen sich für einen zeitlich und räumlich begrenzten Rahmen Ideen wie Spielstraßen, Begegnungszonen, Pop-Up-Radwege oder Tempo-30-Zonen ausprobieren. Im Seminar des VCD erläuterte Olaf Dilling bereits zu Beginn, dass diese in der Straßenverkehrsordnung (StVO) in einer sogenannten Erprobungsklausel im § 45 geregelt sind: „Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten […] zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.“[13]

Vor 2020 musste für einen solchen Verkehrsversuch noch eine Gefahrenlage nachgewiesen werden, also ein erhöhtes Unfallaufkommen etwa. Das entfällt seitdem. Damit ist der Weg frei. Voraussetzungen bestehen natürlich weiterhin, dazu gehören unter anderem eine Bestandsaufnahme der aktuellen Verkehrssituation, eine wissenschaftliche Begleitung für den Verkehrsversuch, die im Nachhinein eine entsprechende Auswertung der Ergebnisse vorlegen kann. Beispiele für derartige Experimente im öffentlichen Raum gibt es bereits genug, dazu gehören die temporäre Autofreiheit auf der Berliner Friedrichstraße zwischen 2020 und 2021 oder das sechsmonatige Projekt “Ottensen macht Platz” in Hamburg. [14]

[12] VCD Seminare komplette YouTube Playlist https://youtube.com/playlist?list=PL3bRf-Hqw80bPTGeXnJTOQf77EqD_TgJO
[13] VCD Seminar Verkehrsversuche https://www.youtube.com/watch?v=V88ExyojlpQ
[14] Flanierquartier auf Zeit “Ottensen macht Platz” https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/bezirke/altona/themen/verkehr/freiraumottensen/ottensen-macht-platz-53136

Foto: Matthias Petzold, Superblocks Leipzig e. V.

Autofreie Friedrichstrasse, Berlin Mitte, 2020

Es kam nicht wie erwartet zu einer Verlagerung des Verkehrs auf die Nebenstraßen, sondern eine insgesamt Reduktion des Autoverkehrs. Dazu kamen höhere Fußgänger:innenzahlen und ein erhöhter Radverkehr. Leider fahren auch dort nun wieder Autos, wie es vor dem Versuch war.

Gegen beide Projekte wurde geklagt, im Fall von Hamburg kam es sogar zu einem vorzeitigen Abbruch, obwohl dieser im Jahr 2020 sogar eine Auszeichnung vom Deutschen Verkehrsplanungspreis erhielt. In Berlin konnte eine Auswertung erstellt und positive Bilanz gezogen werden:

Die beiden Beispiele veranschaulichen, wie wichtig eine sichere Rechtsgrundlage für derartige Experimente im öffentlichen Raum sind. Dass sie nötig sind, um festgefahrene Strukturen aufzubrechen und wertvolle Erfahrungen zu sammeln, steht dabei außer Frage. In einigen weiteren Verkehrsexperimenten in Berlin wurden unter anderem begrünte Baumscheiben mit Sitzgelegenheiten, Nachbarschaftsfeste und Flohmärkte erprobt, die auf temporären autofreien Plätzen stattfanden.[15]

Begleitet wurden auch diese beiden etwas kleineren Experimente von Befragungen der Anwohnenden, Gewerbetreibenden und Passant:innen. Dabei zeigte sich zum einen das große Potenzial in einer Umverteilung von Flächen, das auf positive Resonanz stieß. Es wurde aber auch deutlich, dass diese Umverteilung nicht bei allen Beteiligten positive Resonanzen erzeugt, es besteht Sorge um zusätzlichen Freizeitlärm und fehlende Parkplätze.

Damit auch besorgte Menschen mitgenommen werden können, ist eine zielgruppengerechte Gestaltung der Experimente und der möglichen dauerhaften Fortführung einer Umwandlung des öffentlichen Raums absolut wichtig. Das bedeutet, dass dabei von Beginn an auf die unterschiedlichen Bedürfnisse aller Beteiligten eingegangen werden sollte.

SUPER TIPPS ZUM VERTIEFEN:

Die Aufzeichnungen der Seminare stehen hier zum Nachschauen zur Verfügung:
https://youtube.com/playlist?list=PL-3bRf-Hqw80bPTGeXnJTOQf77EqD_TgJO

[15] Verkehrsexpermente in Berlin https://youtu.be/iSTPEegp28o
Foto: Norbert Michalke/Changing Cities

EXKURS – VERKEHRSCLUB DEUTSCHLAND (VCD)

3. Feministische Verkehrspolitik

Ein Beitrag von Katharina Klaas vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) aus dem März 2024 diskutiert die Notwendigkeit einer geschlechtergerechten Verkehrswende und hebt hervor, dass die bisherige Verkehrsplanung oft die geschlechtsspezifischen Unterschiede im Mobilitätsverhalten ignoriert.[15]

Männer legen demnach im Durchschnitt längere Strecken zurück und fahren häufiger Auto, während Frauen auch heutzutage noch komplexere Wegeketten haben, die verschiedene Zwecke wie Kinderbetreuung, Einkäufe und Arztbesuche umfassen. Diese Unterschiede im Mobilitätsverhalten sind eng mit der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung verbunden, bei der Frauen einen Großteil der Versorgungsarbeit übernehmen.

Die Autorin des Beitrags vertritt für den VCD die Ansicht, dass eine geschlechtergerechte Verkehrswende nicht nur ökologisch, sondern auch sozial gerecht sein muss. Der VCD setzt sich damit für eine Verkehrspolitik ein, die die Bedürfnisse aller Menschen berücksichtigt und betont die Notwendigkeit, den Androzentrismus (die gesellschaftliche Fixierung auf Bedürfnisse von Männern) in der Verkehrsplanung zu überwinden. Der Beitrag schlägt konkrete Maßnahmen vor, um eine geschlechtergerechte Verkehrswende zu erreichen, wie zum Beispiel. die Berücksichtigung von Versorgungsarbeit in der Planung von Verkehrsinfrastruktur sowie die Einbindung verschiedener Perspektiven und Bedürfnisse in den Planungsprozess, um die Geschlechter- und Machtverhältnisse im Verkehrssektor zu verändern.

Foto: Ariane Jedlitschka, SUPERBLOCKS Leipzig e.V.

[16] Katharina Klaas, VCD, 2024 https://www.vcd.org/artikel/feministische-verkehrspolitik/

Männer legen längere Strecken zurück und fahren häufiger Auto

Laut der Umfrage „Mobilität in Deutschland“ (MiD) legen Männer pro Tag 46 km zurück, 13 km mehr als Frauen. Dabei fahren sie vor allem mehr Auto, aber auch die durchschnittlichen Tagesstrecken bei ÖPNV und Fahrrad sind höher.[16]

Verkehrsplanung ist an „männlichen“ Idealen ausgerichtet

Die Verkehrsplanung orientiert sich nach wie vor am Mobilitätsmuster eines mittelalten, Vollzeit erwerbstätigen Mannes, der weitgehend frei von Versorgungstätigkeiten ist und das darin besteht, morgens von der Wohnung zur Erwerbsarbeit zu kommen und abends wieder zurück, mit gelegentlichen beruflichen Dienstwegen und Freizeitwegen nach Feierabend. Den komplexen Mobilitätsmustern vieler Frauen mit Begleitwegen und verschiedenen Wegezwecken wird eine solche Planung nicht gerecht.[17]

FORDERUNGEN:

- **Geschlechtergerechte Verkehrswende heißt auch ökologische Verkehrswende:** Die Forderungen nach einem gut ausgebauten ÖPNV und besserer Fuß- und Fahrradinfrastruktur sind ökologisch und gendergerecht. Zudem sollten Ziele wie die Kombinierbarkeit von Wegen, gute Querverbindungen im ÖPNV, Barrierefreiheit und Erreichbarkeit ohne eigenes Auto im Fokus der von Verkehrsplanungen stehen.
- **Androzentrische (männerzentrierte) Denkweisen nicht auf den öffentlichen Verkehr übertragen:** bei der Planung von ÖPNV und auch Radwegen darf nicht nur der Weg zur Arbeit mitgedacht werden, sondern die komplexen Wegeketten, die kleinen Wege und Multimodalität in den Vordergrund stellen. Mobilität muss als Teil der Alltagsorganisation verstanden werden, nicht nur als Weg zur Erwerbsarbeit.
- **Bei der Datenerhebung sollten Geschlechterdifferenzen berücksichtigt werden:** Zeitverwendungen und Wegezwecke könnten dafür in differenzierteren Kategorien erfasst und mehrere Zwecke pro Weg angegeben werden, um die vielfältigen Begleit- und Versorgungswegeketten abzubilden.
- **Verschiedene Perspektiven und Bedürfnisse bei der Verkehrsplanung berücksichtigen:** Frauen, Kinder und ältere Menschen sind als Hauptnutzungsgruppen die Expert:innen im Umgang mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Ihre Kenntnisse und Erfahrungen müssen in die Planung einfließen.
- **Versorgungsökonomische Mobilität als Ausgangspunkt für Verkehrsplanung:** Maßstab für die Verkehrsplanung sollten nicht vermeintlich objektive Indikatoren wie zurückgelegte Kilometer sein, sondern Bedürfnisse nach Mobilität und Teilhabe an Gesellschaft.[18]

SUPER TIPPS ZUM VERTIEFEN:

Hörtipp: der feministische Podcast „Verkehrsvisionen“

Im Podcast „Verkehrsvisionen“ des VCD Nordost steht die Rolle von Gender in der Mobilität im Fokus. Es werden Frauen* vorgestellt, die sich aktiv für die Mobilitätswende einsetzen, sowie Hintergründe von Ungleichheiten und innovative Mobilitätsprojekte diskutiert. Der Podcast bietet Raum für emanzipatorische Perspektiven und Personen, die neue Wege abseits gängiger Klischees aufzeigen.[19]

https://nordost.vcd.org/verkehrsvisionen-podcast

[16] infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland. MiD-Ergebnisbericht. Studie im Auftrag des BMVI. www.mobilitaet-in-deutschland.de

[17] Spitzner, Meike (2020): Mobilität für alle! – Wie die Verkehrswende allen eine umweltschonende Mobilität ermöglicht. In: Heinrich-Böll-Stiftung (Hg.): Praxis kommunale Verkehrswende – Ein Leitfaden. Band 47 der Schriftenreihe Ökologie. → https://www.boell.de/sites/default/files/2020-02/Praxis-kommunale-Verkehrswende_kommentiebar.pdf?dimension1=division_oen

[18] Katharina Klaas, VCD, 2022 https://www.vcd.org/artikel/mehr-oder-weniger-mobilitaet-warum-die-oekologische-verkehrswende-auch-gegen-mobilitaetsarmut-hilft

[19] Podcast Archiv, VCD Nordost https://nordost.vcd.org/verkehrsvisionen-podcast

EXKURS – UFZ

4. Evaluierung von Verkehrsversuchen[20]

Die Evaluierung von Verkehrsversuchen oder ähnlichen Maßnahmen im Straßenraum ist ein wichtiger Schritt, um den Erfolg der Umgestaltung zu bewerten und daraus zu lernen. Die Publikation „Schlüsselfaktoren für eine erfolgreiche Umgestaltung des Straßenraums" des Umweltbundesamts betont die Rolle der Evaluation und unterscheidet zwischen Wirkungs- und Prozessevaluation.[21]

Wirkungsevaluation bezieht sich auf die Bewertung der tatsächlichen Auswirkungen der Maßnahmen auf den Straßenraum und die Verkehrsteilnehmer:innen. Dabei können verschiedene Methoden angewendet werden, um beispielsweise Verkehrszählungen, Luftqualitätsmessungen, Befragungen von Anwohner:innen und Verkehrsteilnehmer:innen sowie Unfallstatistiken zu analysieren. Die Ergebnisse der Wirkungsevaluation können dazu beitragen, positive Effekte hervorzuheben, das Image der Kommune zu stärken und Standards für zukünftige Projekte festzulegen.

Prozessevaluation konzentriert sich auf den Ablauf der Umsetzung und die Interaktionen zwischen den beteiligten Parteien. Hierbei werden Fragen zur Effektivität der Planung und Umsetzung, zur Beteiligung der Bevölkerung, zur Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Behörden und zur Effizienz der Ressourcennutzung gestellt. Die Ergebnisse der Prozessevaluation können dabei helfen, Verbesserungspotenziale zu identifizieren und den Planungs- und Umsetzungsprozess für zukünftige Projekte zu optimieren.

Insgesamt bieten Evaluationen die Möglichkeit, aus den Erfahrungen zu lernen, Best Practices zu identifizieren und sowohl auf lokaler als auch auf nationaler und internationaler Ebene Standards für eine erfolgreiche Umgestaltung des Straßenraums zu setzen. Selbst im Falle nicht erreichter Ziele können Evaluationen dazu beitragen, Schwachstellen aufzudecken und zukünftige Projekte zu verbessern.

LEITFRAGEN

Der Praxisleitfaden für Stadtexperimente, dessen Erkenntnisse vor allem auf Praxisbeispiele der Verkehrsberuhigung aufbauen, benennt folgende Leitfragen für die Evaluation der Experimente:

1. **Wie werden die Ergebnisse dauerhaft sichtbar gemacht?**
2. **Was folgt aus dem Stadtexperiment?**
3. **Wird das Stadtexperiment/die Infrastruktur verstetigt?**
4. **Sollte der Versuch auf andere Stadtbereiche übertragen werden?**
5. **Wurde die fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit intern reflektiert?**
6. **Welche Erkenntnisse lassen sich für die Verwaltung ableiten und verstetigen?**
7. **Wie können die Ergebnisse für die örtliche Politik aufbereitet und genutzt werden?**
8. **Welche Kontakte zu Bürger*innen und Multiplikator:innen haben sich ergeben, die sich weiter nutzen lassen?**
9. **Welche Schlüsselpersonen können ein positives Fazit verbreiten?" (Zukunftsnetz Mobilität NRW 2021: 59)** [22]

[20] https://www.ufz.de/index.php?de=20939&pub_id=29477
[21] „Schlüsselfaktoren für eine erfolgreiche Umgestaltung des Straßenraums" Umweltbundesamt https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/schluesselfaktoren-fuer-eine-erfolgreiche
[22] Zukunftsnetz Mobilität NRW (2021): Stadtexperimente: Von der Idee bis zur Umsetzung. Leitfaden des Zukunftsnetz Mobilität NRW. https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/5/16/db49cf12f84e697f50c9232a1cbb25d1/znm-leitfaden-stadtexperimente.pdf [08.06.2023].

SUPERBLOCKS Leipzig e.V. im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche 2022, Foto: Anna Morawek

KAPITEL 2 DIE GESCHICHTE VOM PILOTPROJEKT „NEUE NÄHEN – SUPERBLOCKS LEIPZIG“

1. Wie alles begann

Im Jahr 2020 beschlossen wir, gemeinsam mit unseren Nachbar:innen am weltweit stattfindenden „Park(ing) Day“ teilzunehmen. An diesem Tag haben Anwohnende die Möglichkeit, Parkplätze kreativ zu nutzen, ohne dass dort ein Auto steht. Unser Ziel war es jedoch, mehr als nur einen Parkplatz zu bespielen. Wir planten, gleich drei Straßen rund um einen Wohnblock vom Verkehr zu beruhigen und damit einen Superblock wie in Barcelona erlebbar zu machen. Damit Menschen zusammenkommen, gemeinsam Utopien entwickeln und überlegen, wie das Leben in der Stadt durch verkehrsberuhigte Straßen verbessert werden könnte. Dabei war es uns wichtig, öffentlich darüber nachzudenken, wie die Menschen in Zukunft einen sicheren Zugang zum geplanten Rad- und Gehweg „Parkbogen Ost“ bekommen könnten. Das ist ein Projekt der Stadt Leipzig, das verschiedene Park- und Grünanlagen miteinander verbinden soll.

An diesem Tag spürten wir eine magische Veränderung: Menschen aus unserer Nachbarschaft und der ganzen Stadt kamen zusammen, um diesen neu gewonnenen Raum kreativ zu nutzen. Es gab Yoga-Kurse, Siebdruckaktionen und Spielaktivitäten für Kinder. Plötzlich war der öffentliche Raum erfüllt von Leben, Begegnungen und gemeinsamen Momenten. Erstaunlicherweise brauchte diese Veränderung fast nichts - außer dem Engagement einiger Menschen, die ihre Umgebung mitgestalten wollten.

[c] https://www.leipzig.de/parkbogen-ost/

Gemeinsam mit Menschen in unserer Nachbarschaft gründeten wir für diesen Tag die Interessengruppe „Freiraum Straßenraum“ und strebten einen Konsens zur Umgestaltung an. Wir stellten viele Fragen und waren erstaunt darüber, dass selbst Autofahrende sich vorstellen konnten, die Eisenbahnstraße und das Quartier möglicherweise in eine verkehrsberuhigte Zone umzuwandeln.

Eine Anwohnerin der Hildegardstraße sagte an diesem Tag zu uns: „Ich bin hierher gezogen, obwohl ich wusste, dass es hier viel Verkehr gibt. Aber ich wusste nichts über das Ausmaß, wie rücksichtslos die Autofahrenden sind. Ich wünsche mir eine Spielstraße hier in der Hildegardstraße.“ Ein anderer Nachbar äußerte den Wunsch nach weniger Autos in unserer Straße, so wie es an diesem Tag ausnahmsweise einmal war.[1]

Parkingday 2021 Hildegardstraße

2018
Start des nachbarschaftlichen Engagements für die Brachfläche EAST PARK

2019
September
EAST PARK wird zum ersten Zukunftsschutzgebiet für Leipzig

2019
September
Straßensperrung Hildegardstraße zum Parking Day durch Bewohner:innen

Unser Viertel, unsere Nachbarschaft, unser Block

Leipzig, mit über 630.000 Einwohner:innen, ist nach Berlin die zweitgrößte Stadt in Ostdeutschland. Die Stadtteile Neustadt-Neuschönefeld und Volkmarsdorf schließen sich östlich an das Stadtzentrum an und befinden sich in Bahnhofsnähe. Obwohl sie zu den kleineren Stadtteilen gehören, weisen sie eine für Leipzig hohe Bevölkerungsdichte auf.

Die Eisenbahnstraße, als Hauptverkehrsader und die umliegenden Wohngebiete im schachbrettartiger Anordnung bilden einen vielfältigen Sozialraum mit charakteristischen Merkmalen. In dem Viertel leben viele Familien, doch die Wohnungen sind klein und nur wenige haben Balkone, begrünte Hinterhöfe und/oder Gärten. Grünflächen und Spielplätze sind rar und für Kinder schwer erreichbar.

Interessanterweise gibt es hier im Quartier die wenigsten Autoanmeldungen in der Stadt[2], was potenziell zu einem lebendigen und fußgängerfreundlichen Umfeld beitragen könnte. Die Eisenbahnstraße selbst ist eine stark frequentierte Geschäftsstraße mit zahlreichen Gastronomiebetrieben, internationalen Lebensmittelgeschäften und Dienstleistungen, deren Betreiber:innen oft auch in der Nähe leben. In den umliegenden Wohnquartieren der Nebenstraßen herrscht hingegen eine eher ruhigere Atmosphäre. Allerdings ist der Durchgangsverkehr hier besonders auffällig.

2020
März
Erster Corona-Lockdown

2020
September
Straßensperrung Hildegardstraße zum Parking Day durch Bewohner:innen

[1] Video: Superblocks Leipzig Eindrücke, Vimeo, 2023 https://vimeo.com/821809557
[2] https://leipziger-osten.de/wp-content/uploads/2023/11/231026_PR_Forum-Ost_Go_Li.pdf
Foto: Ariane Jedlitschka - IG Freiraum-Straßenraum

Seit 2011 verzeichnet das Quartier einen starken Zuzug, was zu einer vielfältigen Gemeinschaft führt. Gleichzeitig ist das Viertel von einer gewissen Gentrifizierung betroffen.

Volkmarsdorf und Neustadt-Neuschönefeld zeichnen sich in Leipzig durch den geringsten Kraftfahrzeugbestand pro Einwohner:in aus. Im Jahr 2023 besaßen nur etwa 20% der Einwohner:innen pro 1000 Personen einen Privat-PKW.[3]

Europäische Mobilitätswoche 2022 in der Ludwigstraße, Neustadt Neuschönefeld Leipzig

2020
September
Start Antragsschreiben für den Projektaufruf "Post-Corona-Stadt"

2021
Juli
Gründung: SUPER-BLOCKS Leipzig e.V.

WISSENSWERTES

Soziales Erhaltungsgebiet Eisenbahnstraße

Das Soziale Erhaltungsgebiet, eine spezielle Schutzverordnung der Stadt, die einer drohenden sozialen Verdrängung entgegenwirken soll, Eisenbahnstraße misst etwa 118 Hektar und liegt im Stadtbezirk Ost. Es umfasst Wohnbereiche der Ortsteile Neustadt-Neuschönefeld, Volkmarsdorf und Sellerhausen-Stünz.

Im Gebiet lebten 2020 über 22.500 Einwohner:innen in rund 12.400 Wohnungen. Das Soziale Erhaltungsgebiet nördlich und südlich der Eisenbahnstraße sowie dem Stadtteilpark Rabet ist mehrheitlich durch Gründerzeitbauten gekennzeichnet.

Etwa die Hälfte der Gebäude im Gebiet ist bis 1919 entstanden. Entlang der namengebenden Eisenbahnstraße befinden sich diverse Einkaufsläden und gastronomische Einrichtungen im direkten Wohnumfeld.

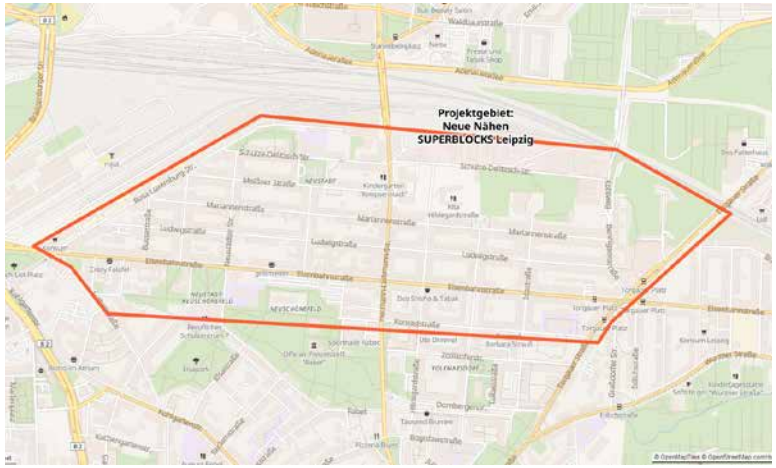
Im Gebiet befinden sich außerdem viele Infrastrukturen wie Ärztehäuser, Schulen, Kindertagesstätten sowie weitere Einrichtungen und soziale Angebote für alle Altersgruppen.

Blick auf die Kreuzung Meißner Straße–Hedwigstraße

[3] Stadt Leipzig | Kraftfahrzeugbestand Leipziger Viertel | 2021- 2023 | https://statistik.leipzig.de/statdist/table.aspx?cat=11&rub=1&item=49

Fotos: Matthias Petzold, SUPERBLOCKS Leipzig e.V.

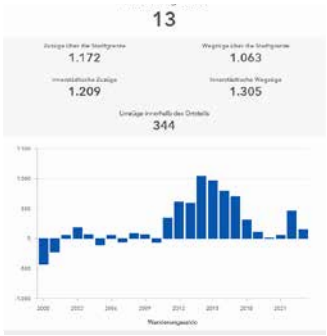
Lage



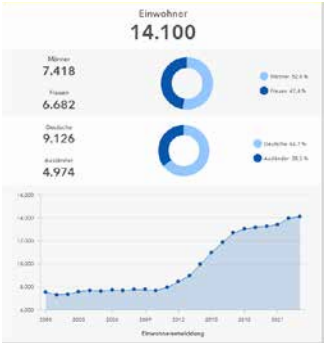
Statistik und Wahlen

◀ Geburtensaldo 2023: zeigt, dass sich von 2020 (86) bis 2023 (45) der Saldo halbiert hat und trotz steigenden Einwohner:innenzahlen starkt zurück geht. Auch dies weißt darauf hin, dass Familien kaum Perspektiven im Wohnviertel Volkmarsdorf haben. [B]

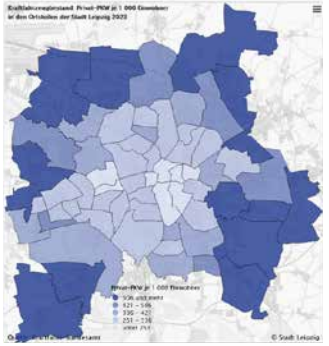
▲ Entwicklung Altersdurchschnitt Volkmarsdorf 2009 bis 2023 [A]



▲ Wanderungssoldo 2020 (Pandemiezeit): Diese Entwicklung zeigt das dieser wachsende Stadtteil in Krisenzeiten keine Perspektiven für junge Familien bietet. Altersdurchschnitt ist gestiegen und Geburtenrate gesunken. Wanderung aus dem Stadtteil in andere Stadtteile ist am größten. [C]



▲ Einwohner:innenzahlen 2009 bis 2023 [D]



▲ Kraftfahrzeugbestand: Privat-PKW je 1000 Einwohner:inne Zeigt: Volkmarsdorf mit 166 und Neustadt Neuschönefeld mit 184 Autos pro 1000 Einwohner:innen sind die geringste Dichte in Leipzig. Und ist seit 2020 auch langsam sinkend. [E]

[A B C D] Stadt Leipzig Amt für Statistik und Wahlen: https://geoportal.leipzig.de/arcgis/apps/experiencebuilder/experience/?id=9face06dfa3d44f0ab298a62ed972419
[E] https://statistik.leipzig.de/statdist/map.aspx?cat=11&rub=1&item=49

Bildquellen oben: openstreetmap

Die internationalste Straße Sachsens

Als Ankunftsviertel in Bahnhofsnähe zieht die Eisenbahnstraße Menschen mit unterschiedlichem Hintergrund und in verschiedenen Lebenssituationen an. Viele Menschen mit internationaler Geschichte haben ihren Lebensmittelpunkt hier. Ab 2015 kamen zahlreiche geflüchtete Menschen aus verschiedenen Kulturkreisen und Ländern hinzu. Auch Studierende ziehen vermehrt in diesen zeitweise stark stigmatisierten Stadtteil. Diese Diversität prägt das soziale Gefüge des Viertels und macht es zu einem dynamischen Ort, in dem jedoch sichere Wegeverbindungen und Begegnungsflächen fehlen.

SUPER TIPP ZUM ANHÖREN:

„Meine schrecklich nette Straße“

Die Leipziger Eisenbahnstraße gilt als Kriminalitätshotspot. Medien haben „die schlimmste Straße Deutschlands“ ausgemacht. Der Schriftsteller Dmitrij Kapitelman wohnte hier und widmete seiner Straße eine Reportagereihe.

https://www.deutschlandfunkkultur.de/leipziger-eisenbahnstrasse-100.html

https://reportagen.com/serie/meine-schrecklich-nette-strasse

REFLEXIONEN AUS DEM PROJEKTTEAM

Man muss auch sagen, dass ein wichtiger Bestandteil des Erfolgs darin besteht, dass Superblocks in Barcelona einfach ein cooles Thema sind, das viele Leute selbst erkunden können, wenn sie wollen. Es gibt bunte Bilder und es ist einfach zu sehen, und Barcelona entspricht auch am ehesten der Vorstellung von der Dynamik in unserem Stadtgebiet. Es geht weniger um Kopenhagen und die typischen nordischen Städte, sondern auch um die interkulturelle Dimension und die Bedeutung des öffentlichen Raums als Raum der Begegnung.

Foto: Ariane Jedlitschka - SUPERBLOCKS Leipzig e.V.

2. Krisengebeutelte Gesellschaften

Eine globale Pandemie hat seit 2020 zwei Jahre lang die Welt auf den Kopf gestellt und uns alle dazu gezwungen, unsere Lebensweise zu überdenken. Sie warf grundlegende Fragen über die Gesellschaft auf und Ungleichheiten traten deutlicher hervor, besonders in sozial schwachen und dicht besiedelten Stadtgebieten.[4]

Auch in unserer Stadt war die Ungleichheit offensichtlich: Während einige Familien große Wohnungen und Gärten hatten, lebten andere in kleinen Wohnungen, manchmal sogar ohne Hinterhöfe. Die wenigen Parks und Spielplätze in unserer Nachbarschaft waren übernutzt und boten kaum Platz für sicheres Spielen. Und die begrenzten Möglichkeiten zur Nutzung des öffentlichen Straßenraumes durch den ruhenden Verkehr und die damit eingeschränkte Sicherheit waren in dieser Zeit besonders spürbar.

Niemand wollte in Pandemiezeiten gern mit dem überfüllten und engen ÖPNV fahren. Die private PKW-Nutzung stieg. Gleichzeitig waren viele Restaurants geschlossen oder durften nur Take-away Essen anbieten. Vor unseren Augen wurde der öffentliche Raum immer mehr zum Unsicherheitsraum und das nachbarschaftliche Leben erlosch.

Trotz oder gerade wegen dieser Herausforderungen entstand in dieser Zeit bei uns der Wunsch nach Veränderung. Wir spürten die Notwendigkeit, widerstandsfähige und nachbarschaftsorientierte Lösungen für unsere Stadt zu entwickeln und den Status-Quo in Frage zu stellen. Die Idee für das Projekt "Neue Nähen - Superblocks Leipzig" entstand aus diesem Bedürfnis nach mehr nachbarschaftlicher Nähe und einer Beruhigung des ausufernden Autoverkehrs im Viertel. **Wir wollten mitgestalten und Teil einer notwendigen Veränderung in unserer Stadt sein.**

Wir waren sofort begeistert, als wir den Projektaufruf des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) sahen, der innovative Lösungen für krisenfeste Stadt- und Quartiersstrukturen suchte. Denn uns war klar, dass Veränderungen nicht nur durch wissenschaftliche Arbeit oder vom Staat allein kommen können. Vielmehr sind wir alle als Gemeinschaft gefordert, aktiv neue Ideen zu erproben und zu diskutieren. Loslaufen und ein Experiment wagen. Einfach mal machen!

Dies markierte den Beginn eines gemeinschaftlichen Prozesses, der darauf abzielte, innerhalb bereits bestehender zivilgesellschaftlicher Strukturen fortgeführt zu werden.

2021
Oktober
Förderbescheid und administrativer Projektstart "Post-Corona-Stadt"

2022
Januar
Digitale Bereisung durch den Förderer

2022
März
Online-Austausch mit Superblock-Projekten aus Stuttgart, Berlin, Hamburg

2022
April
Partner-Workshop: Gemeinsame Vision

2022
April
Wöchentliches Mobiles Wunschbüro

2022
April
Frühjahrsputz: Gemeinschaftliches Müllsammeln

[4] https://zeitschrift-suburban.de/sys/index.php/suburban/article/view/707

Zum Projektaufruf “Post-Corona-Stadt”

Herausforderung: Urbane Resilienz und wie wir dazu gearbeitet haben

Im Rahmen des Pilotprojekts begann dann die eigentliche Arbeit, um mit einem Experiment Erfahrungen und Reaktionen in der Umsetzung einfangen zu können. Auf den folgenden Seiten präsentieren wir unsere durchgeführten Formate und Reflexionen, die zum Nachmachen inspirieren sollen. Zur besseren Anschaulichkeit gehen wir dabei alle wichtigen Etappen unseres Projekts in einem Zeitstrahl durch.[5]

REFLEXIONEN AUS DEM PROJEKTTEAM

Der Aufruf zur Post-Corona-Stadt hat bundesweit einen Prozess zur urbanen Resilienz mit 17 Pilotprojekten angestoßen und Transformationsideen von 2021 bis 2024 erlebbar gemacht. Lokale Akteure konnten dank des Aufrufs ihre Position und Geschichte vorausdenken, greifbar machen und koproduktiv neue Ideen in Krisenzeiten erproben. Auch die erste Superblocks-Konferenz vom Verein Changing Cities aus Berlin und mutige Entscheidungen wie die von der Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo trugen dazu bei, öffentlich und medial Bewegung für die nachhaltige Verkehrswende zu erzeugen.

Ich denke, es ist wichtig, dass wir diese Grundhaltung beibehalten und immer wieder darauf zurückkommen: Wir experimentieren hier und bleiben offen für die Ergebnisse, ohne uns auf einen bestimmten Ausgang zu versteifen. Es geht darum, Verantwortung zu übernehmen, unabhängig davon, ob das Experiment erfolgreich ist oder nicht. Diese Haltung ermöglicht es uns, gesund durch solche Prozesse zu navigieren.

Ja, unser Ziel war es, einen greifbaren Raum zu schaffen. Ohne diesen konkreten Bereich hätte unser Projekt langfristig keinen Sinn gemacht. Vielleicht ist das etwas übertrieben gesagt, aber es hätte nicht den Effekt erzielt, den es jetzt hat.

2022 **Mai** Jane’s Walk: Zukunftsorte im Leipziger Osten

2022 **Mai** Vernetzungswerkstatt mit Projekten aus anderen Städten

2022 **Mai** Wöchentliches Mobiles Wunschbüro

2022 **Mai** Öffentlicher Kick-Off mit Straßensperrung Hildegardstraße

2022 **Juni** 1. Projektbeiratstreffen

2022 **Juni** Wöchentliches Mobiles Wunschbüro

[5] https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/DE/Projekte/Projektaufruf/Post-Corona-Stadt/post-corona-stadt_node.html

Foto: Matthias Petzold - SUPERBLOCKS Leipzig e.V

Auslöser für den Impuls zum Aktivwerden

Unser Engagement wurde durch die Teilnahme an Entwicklungsprojekten wie dem langjährigen Einsatz für den "EAST PARK", einem kleinen Park in unserem Viertel, zunehmend praktisch. Das wachsende Bewusstsein für die komplexen Herausforderungen vor Ort war schließlich der entscheidende Anstoß, gemeinsam aktiv zu werden. Dazu zählte unter anderem der Mangel an demokratischer Teilhabe von Anwohnenden und lokalen Gewerbetreibenden sowie die Zunahme von Problemen im öffentlichen Raum wie Aggressionen, Gewalt und kaum kontrollierter Straßenverkehr während der Coronapandemie. Wir wurden regelrecht zu Stadtmacher:innen - Anwohnende, die ihre Stadt aktiv mitgestalten wollen. Auf die Straße, fertig, los!

REFLEXIONEN AUS DEM PROJEKTTEAM

(...) Im Jahr 2018 erklärte die Stadt Leipzig das "Jahr der Demokratie" und förderte verschiedene Projekte. Wir haben uns kritisch damit auseinandergesetzt und festgestellt, dass im Leipziger Osten kaum etwas stattfand. Wir sind durch die Geschäfte an der Eisenbahnstraße gelaufen, haben mit den Leuten in verschiedenen Sprachen das Wort "Demokratie" übersetzt und festgestellt, dass die Menschen in diesem Viertel oft nicht in demokratische Prozesse eingebunden sind und Demokratie damit oft ein abstraktes Konzept für sie ist. (...)

Und dann begann die Arbeit an diesem Park und plötzlich wurde es wieder praktisch und irgendwie cool. Eine Bewegung kam in Gang und viele Menschen wussten, dass es um etwas Konkretes ging, und dann haben wir angefangen. (...)

WISSENSWERTES

EAST PARK - Park der Vielen

Die Planungen für einen Stadtteilpark in Leipzig Volkmarsdorf wurden über viele Jahre diskutiert. Bereits 2011 wurde ein Bebauungsplan vorgestellt, der jedoch nicht weiterverfolgt wurde, ebenso wie Verhandlungen mit der Deutschen Bahn als Flächeneigentümerin. In der Zwischenzeit wurden Teile des freien Geländes am nördlichen Ende der Elisabethstraße von Wagenplätzen besetzt, was zu verschiedenen Nutzungsideen führte. Die Bürgerinitiative für den EAST PARK - Park der Vielen strebte an, die Flächen für die öffentliche Nutzung zu erhalten und die Planungen im Rahmen eines breiten Beteiligungsprozesses voranzutreiben.

Foto: Michael Gawlik, 2019

REFLEXIONEN AUS DEM PROJEKTTEAM

Während der Coronapandemie wurde noch einmal richtig deutlich, dass es im Viertel an Grün- und Freiflächen fehlt. In der Pandemie gab es dadurch kaum mehr Möglichkeiten, sich öffentlich zu begegnen. Unsere Nachbar:innen haben wir fast zwei Jahre nicht gesehen, obwohl uns an sich nur eine Wohnstraße trennte. Nur leider standen auf dieser Straßen an allen Ecken und von vorn bis hinten nur Autos, immer größere und lautere Autos. Auspuffe knarrten, Türe schlugen auf und zu, Zigarettenkippen und gastronomischer Restmüll wurde achtlos in die Straßen geworfen. Gleichzeitig verschwand auch die Öffentlichkeit, die durch die Gastronomie gegeben war. Dies alles führte zu einem enormen Anstieg von Unsicherheit, denn Gewalt und Aggressionen durch unkontrollierten Drogenhandel. Man muss schon sagen, dass alles irgendwie eingebrochen ist in diesem Gebiet, in der Coronazeit. (...)

Dann kam ein wichtiger Moment, als der Stadtrat beschloss, dass sie das Grundstück für den Stadtteilpark kaufen wollen. Damit wurde die Idee eines großes Radweges durch den ganzen Ostteil Leipzigs, dem Parkbogen Ost erstmals konkret: Es entstand Raum für die Beteiligung der Anwohnenden. Das hat uns angesprochen und wir haben uns gefragt: Wie könnten die Menschen in Zukunft in diesen Park gehen? Dadurch sind wir auf die Idee gekommen, dass es toll wäre, die Superblocks aus Barcelona als neue Wege im Stadtgebiet zu haben. Wir wollten mit den Menschen, vor allem mit Kindern, Jugendlichen und Familien, eine eigene Idee für unser Viertel entwickeln. Eine positive Vision, gemeinsam etwas erreichen zu können. (...)

Das war für mich ein guter Zeitpunkt, um in das Projekt einzusteigen, weil der Post-Corona-Aufruf gerade herausgekommen war. Als ich nach Leipzig kam, war gerade der erste Lockdown der Pandemie verkündet worden. Das war keine ideale Zeit, um in einer neuen Stadt anzukommen. Es war anders, als ich erwartet hatte und es lief zunächst nicht viel. Aber ich liebe es, draußen zu sein, mit Menschen zu reden. Mit dem mobilen Wunschbüro, einem kleinen Wagen mit Infomaterial über die Gestaltungmöglichkeiten in unserem Viertel, konnte ich auf einmal wieder im Stadtraum unterwegs sein und mit Menschen über deren Probleme und Wünsche sprechen. Ich finde es großartig, dadurch theoretische Konzepte wie verschiedene Beteiligungsformate und urbane Interventionen in der Praxis anzuwenden.

2022
Juni
- Aktionstage: Straßensperrungen/ Urbane Interventionen:
- Park(ing) Day: Straße als Multifunktionsraum
- Mobiles Wunschbüro
- Fête de la Musique
- Straßenstammtisch
- Straßenschule

2022
September
Bereisung des Projektgebiets durch den Förderer

2022
September
- Europäische Mobilitätswoche: Straßensperrungen/ Urbane Interventionen
- Park(ing) Day: Straße als Multifunktionsraum
- täglich Mobiles Wunschbüro
- Die Grüne Parade: Demo von Kindern für Sicherheit im Straßenverkehr
- Straßenstammtisch
- Straßenschule
- Mitmachforum
- Multikulti Kulturkiosk

Beteiligungsformat: Mobiles Wunschbüro und Umfragen zum Projektgebiet

Im Zeitraum von April bis Juli 2022 haben wir uns mit unserem mobilen Wunschbüro jede Woche auf den Weg durch das Quartier gemacht, um die Bedürfnisse der Bewohner:innen zu erfassen. Unser auffälliger Fahrradanhänger mit einem Tisch und einem gelben Dach diente als Treffpunkt und ermöglichte es uns, an verschiedenen Orten in den Seitenstraßen insgesamt 344 Menschen persönlich zu befragen.

So haben wir Lieblingsorte der Menschen im Projektgebiet, ihre Fortbewegungsgewohnheiten und ihre Meinungen zur Begrünung im Straßenraum erfasst. Zudem haben wir über das Projekt informiert und viele weitere Personen durch Gespräche und mehrsprachige Informationsflyer erreicht und befragt:

Zum Beispiel:

- Wofür wünschen wir uns mehr Platz im öffentlichen Raum?
- Wie bewegen wir uns im Alltag fort?
- Was sind unsere Lieblingsorte im Projektgebiet und wo halten wir uns gar nicht gerne auf?
- Ist uns Begrünung im Straßenraum wichtig?

2022
Oktober
Spaziergang mit Oberbürgermeister Burkhard Jung im Projektgebiet

2022
November
2. Projektbeiratstreffen

2023
Februar
3. Projektbeiratstreffen

2023
April
Frühjahrsputz: Gemeinschaftliches Müllsammeln

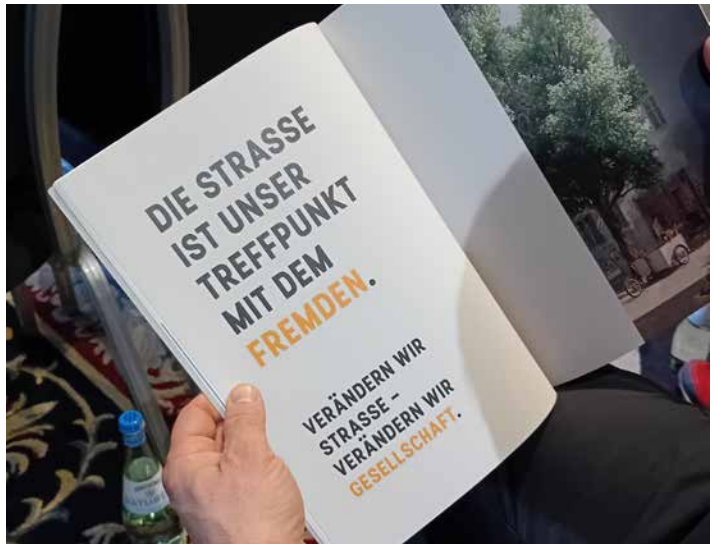
In unserer ersten Befragung wurde deutlich, dass viele Menschen im Stadtgebiet zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad fahren. Viele von ihnen wünschen sich mehr Platz dafür. Außerdem wünschen sie sich gerne mehr öffentlichen Raum zum Verweilen und für Treffen mit anderen Menschen. Fast alle Befragten finden es wichtig, dass die Straßen begrünt sind.

Es war besonders hilfreich, Informationen in verschiedenen Sprachen anzubieten, zum Beispiel durch mehrsprachige Flyer, Grafiken und Bilder. Oft wurde schon von Weitem durch Gestik eine mögliche Sprachbarriere als Grund vermittelt, um sich nicht informieren zu können. Durch das mobile Wunschbüro konnten wir gut sichtbar im öffentlichen Raum Präsenz zeigen und so auch Menschen erreichen, die wir bei einer normalen Veranstaltung nicht erreicht hätten. Es hat sich gezeigt, dass dieses Format gut funktioniert, besonders wenn es begleitend zu unseren anderen Aktionen stattfand.

Allerdings sind zu Aktionstagen am Superblock überdurchschnittlich viele Menschen anwesend, die das Projekt befürworten. Um einen besseren Querschnitt der Bevölkerung abzubilden, waren die Befragungen an Alltagsorten besser geeignet. Am besten gelang dies durch die Kombination mit einer Online-Umfrage, die auch von zu Hause aus ausgefüllt werden konnte. So wurden auch mehr Projektkritiker:innen erreicht, die mit persönlichen Gespräch nicht angesprochen wurden.

REFLEXIONEN AUS DEM PROJEKTTEAM

Dass wir direkt in den Nachbarschaften waren und dort aktiv mit den Menschen kommuniziert haben, war sehr wichtig. Alle Informierten grüßten uns am mobilen Wunschbüro und haben auch an unseren Umfragen teilgenommen. Zunächst brauchten sie jedoch grundlegende Informationen, um an der Umfrage teilzunehmen. Und das haben Anna und ich in vielen Gesprächen auf der Straße gemacht. Einige Leute, die wir getroffen haben, konnten dann auch anderen davon erzählen.



Buch: Das Manifest der Freien Strasse

2023 **Mai** Jane's Walk: Zukunftsorte im Leipziger Osten

2023 **Mai** Wöchentliches Mobiles Wunschbüro

2023 **Mai** Mitmachforum

2023 **Mai** Bemalungsaktionen Straße

2023 **Mai** Velo City - Eröffnung Superblocks-Testabschnitt

2023 **Mai** Start Online-Umfrage zur Evaluation des Testabschnitts

2023 **Mai** 4. Projektbeiratstreffen

Foto: Ariane Jedlitschka - IG Freiraum-Straßenraum

Beteiligungsformat: Straßenstammtisch

Wer wohnt eigentlich im Haus nebenan? Wie können wir in einen regelmäßigen Austausch mit den Menschen in unserer Nachbarschaft treten?

Um die Menschen in unserer Straße kennenzulernen, haben wir eine Idee entwickelt, wie wir das auf eine einladende und unkomplizierte Weise tun können. Ein Straßenstammtisch kann ganz verschieden gestaltet werden. Manchmal genügen bei schönem Wetter ein paar bunte Stühle, um die Leute aus ihren Häusern zu locken und miteinander ins Gespräch zu kommen - der Fantasie sind keine Grenzen gesetzt!

Gemeinsam mit dem Spieleentwickler Gregor Assfalg haben wir ein kooperatives Brettspiel[6] entworfen. Dabei diente ein Spielfeld aus Lego als Modell für unseren Straßenraum. Das Ziel war es, mit Legofiguren durch das Verkehrschaos zu navigieren. In jeder Runde entschieden wir erneut, ob wir uns zu Fuß, mit dem Fahrrad, der Straßenbahn oder dem Auto fortbewegen wollen. Jedes Fortbewegungsmittel hat dabei seine eigenen Vor- und Nachteile. Nach dem Spiel waren alle eingeladen, über ihre Erfahrungen zu diskutieren und das Spielbrett gemeinsam auszugestalten, um Lösungen für ein neues Verkehrskonzept zu finden.

Die beste Möglichkeit, die Menschen in unserer Nachbarschaft zusammenzubringen, ist eine gemeinsame Essenstafel, denn Essen und Gastfreundschaft verbinden. Zum Abschluss der Aktionstage zur Europäischen Mobilitätswoche im September 2023 organisierten die Frauen aus der Nachbarschaft selbst ein Candle-Light-Dinner im Superblock. Für die lange Tafel auf der Straße brachten die Leute viele internationale Speisen mit. Dabei spielten Sprachbarrieren kaum eine Rolle. Wir hatten das Gefühl: Mehr Raum für Menschen verbindet einfach, und der umgestaltete Straßenraum sprach für sich.

2023
Juni
Kindertag im Superblock

2023
Juni
Bereisung durch den Förderer

2023
Juni
Fête de la Musique

2023
Juli
5. Projektbeiratstreffen

[6] Webseite Spieleentwickler Gregor Assfalk https://www.gregorassfalg.de/superblocks

WISSENSWERTES

In der Freiraum-Fibel[7] findet ihr Wissenswertes über die selbstgemachte Stadt. Ab Seite 22 “Unser Rechtssystem” und ab Seite 80 das Kapitel “Räume teilen. Feste feiern.”. Außerdem könnt ihr auch dort ab Seite 26 nachlesen, wie öffentliche Verwaltungsstrukturen funktionieren.

Hier findet ihr Hinweise zu euren Rechten, wenn ihr eine Versammlung im Straßenraum anmelden möchtet:

https://wiki.freiheitsfoo.de/pmwiki.php?n=Main.Grundlagen-Versammlungsfreiheit#toc-2.2

Versammlungsrecht und Polizei. Diese Podcast-Folge verschafft einen guten Überblick für alle, die damit noch nicht so vertraut sind.

https://grundgesetzlich.org/podcast/5-versammlungsrecht-und-polizei/

[7] Freiraum-Fibel, BBSR, https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2016/freiraum-fibel.html

SUPER TIPPS ZUM NACHAHMEN:

Ihr seid mit Freund:innen verabredet? Ihr plant eine Besprechung oder eine kleine Feier? Warum nicht auf der Straße vor eurer Wohnung? Wenn Ihr mehr als zwei Leute seid (in manchen Bundesländern: mehr als drei) und eine politische Meinung nach außen kundtut, fallt ihr unter das Versammlungsrecht. Die Straßenverkehrsordnung ist dann außer Kraft. Wenn ihr also ein paar Stühle, Sessel, Sofas oder Tische auf die Straße stellt und rundherum ein paar Plakate zum Beispiel zur Verkehrswende, dann ist das legal. Und zudem eine wirksame Verkehrsberuhigung.

Die Idee stammt von der "virtuellen Projektwerkstatt", mehr dazu unter https://projektwerkstatt.de/

REFLEXIONEN AUS DEM PROJEKTTEAM

Ich denke, öffentliche Aufmerksamkeit erregte auch, dass wir mutig den Straßenraum im Rahmen des Versammlungsrechts eröffnet haben. Wir haben uns vorab intensiv mit dem Ordnungsamt auseinandergesetzt, da eine leere Straße rein rechtlich keinen Versammlungsort begründet. Dabei haben wir viel gelernt und ständig nachgebessert: Mit Infoständen und kreativen Straßengestaltungsaktionen, die zur öffentlichen Meinungsbildung beitrugen. Während der Aktionen im Juni 2022 haben wir dann auch verschiedene Kombinationen von Straßen erprobt: An einem Tag haben wir eine Richtung als Superblock eröffnet, am nächsten Tag eine Variation davon, und am dritten Tag waren wir mutig und haben drei Straßenräume wie ein Z angelegt. Dadurch haben wir Interessantes beobachten können, zum Beispiel den starken Durchgangsverkehr. Den hatten wir zuvor selbst nicht in dem Ausmaß in den Nebenstraßen vermutet. Am späten Nachmittag hat sich durch Pendler:innenströme ein massiver Stau gebildet.

Dieser experimentelle Ansatz, etwas auszuprobieren und zu sehen, was passiert, war ein wichtiger Bestandteil unseres Projekts und begleitet unsere Arbeit immer wieder.

Wendepunkt: Vom Aktionstag zur urbanen Intervention

Wie fühlt sich der Raum auf der Straße an, wenn er nicht von Autos genutzt wird? Welche Funktionen und Nutzungen sind möglich?

Um diese Fragen zu erkunden, haben wir uns das Sächsische Versammlungsgesetz zunutze gemacht und Kundgebungen angemeldet. Unsere Idee war, durch einen temporären "Showroom" die Vision für die Bewohnenden und Nutzenden des Viertels sichtbar zu machen. Alles, was erlebbar im öffentlichen Raum stattfindet, erreicht die Menschen, die sich tagtäglich in unserer Nachbarschaft bewegen, und ermöglicht Teilhabe an öffentlicher Meinungsbildung.

Eine Gruppe von Designer:innen, das Kollektiv Plus X übernahm die Gestaltung der Sitzmöbel und Trennwände, die wir auf der Hildegardstraße platzieren. Mithilfe von Baugerüsten und Stoffen konnten wir somit einen lebendigen Straßenraum schaffen, der Neugier weckte und zum Verweilen einlud. Damit wurde die Straße erstmals zum Experimentierfeld, es kam also zu einer “urbanen Intervention”. Diese Materialien ermöglichten einen schnellen Auf- und Abbau und nehmen gleichzeitig wenig Platz bei der Lagerung in Anspruch.

Wenn der Raum auf der Straße nicht von Autos genutzt wird, fühlt er sich für viele Menschen lebendiger und sicherer an. Wir beobachteten, wie Menschen sich frei bewegen und miteinander interagieren konnten. Denkbar sind viele Konzepte, wie etwa Spielplätze für Kinder, Sitzgelegenheiten zum Entspannen, Gemeinschaftsgärten, temporäre Märkte, kulturelle Veranstaltungen oder einfach nur Raum für spontane Begegnungen und Gespräche.

Im Juni 2022 bot sich den Bewohner:innen unseres Viertels endlich die erste Gelegenheit, den Straßenraum vollständig neu zu entdecken. Über vier Tage hinweg war der Bereich in Neustadt-Neuschönefeld über mehrere Stunden hinweg nur zu Fuß oder mit dem Fahrrad zugänglich. Im Gegensatz zum “Park(ing) Day” im September erstreckte sich unsere Aktion nun erstmals über mehrere Tage, wobei wir an jedem Tag eine andere Straßenführung mit Diagonalsperren testeten.

So wollten wir herausfinden, wie ein Leipziger Superblock (oder Elemente davon) aussehen könnte und welche Straßenführung am besten für das Viertel geeignet wäre.

2023
August
Bepflanzungsaktionen und Einweihung Hochbeete

2023
August
Mitmachforum

2023
August
6. Projektbeiratstreffen

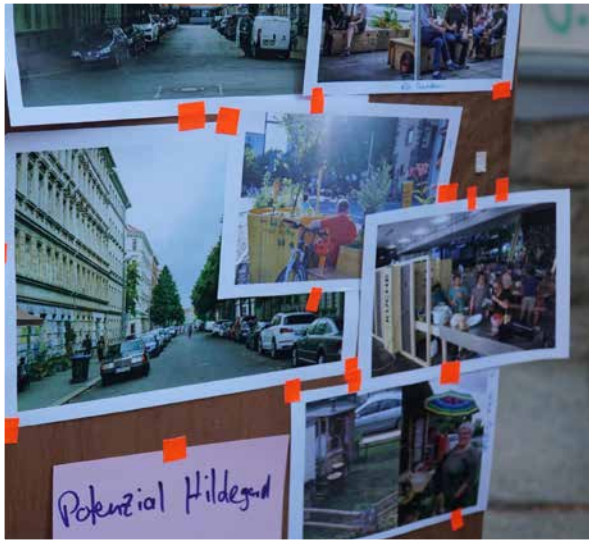
Aktionstage zur Europäischen Mobilitätswoche 2022: Ludwigstraße und Neustädter Markt 16. bis 19. September 2022, Ludwigstraße Ecke Hedwigstraße 18. bis 21. Juni 2022

Dabei haben wir viel beobachtet und gelernt, beispielsweise wie viel Verkehr zu Stoßzeiten durch unser Wohngebiet fließt, um Staus auf den Hauptstraßen zu umgehen und wie viele Radfahrende die Nebenstraßen der Eisenbahnstraße nutzen. Vor allem haben wir bemerkt, wie viele Kinder plötzlich auf den Straßen spielten, wenn ausreichend sicherer Platz vorhanden ist und wie Eltern davon profitieren, wenn Kinder allein rausgehen und spielen können. Insbesondere Frauen. Diese Erkenntnisse haben wir später an das Verkehrs- und Tiefbauamt sowie an das Ingenieurbüro BERNARD GRUPPE weitergegeben, welches die Analyse und Planung des Straßenraums durchgeführt hat.

2023
September

Europäische Mobilitätswoche
- Park(ing) Day: Straße als Multifunktionsraum
- täglich Mobiles Wunschbüro
- Straßenstammtisch
- Straßenschule
- Mitmachforum
- Multikulti Kulturkiosk
- Grüne Parade: Demo von Kindern für Sicherheit im Straßenverkehr

Wir haben die Aktionstage genutzt, um den Straßenraum für verschiedene nichtkommerzielle Aktivitäten und die Mobilität aller Menschen sichtbar zu machen. Mit Angeboten wie Pizzabacken, Musik, Fußball, Tischtennis, Lastenrad-Training, dem Bau von Hochbeeten und Malaktionen konnten hunderte Menschen 2022 und 2023 die Atmosphäre eines vielfältigen öffentlichen Raums in Volkmarsdorf und Neustadt-Neuschönefeld genießen. Gleichzeitig haben wir unsere Beteiligungsformate wie das mobile Wunschbüro und das Mitmachforum durchgeführt, um die Menschen in unserer Nachbarschaft in die Diskussion über die zukünftige Gestaltung des Raumes einzubeziehen.



2023
Oktober

Forum Leipziger Osten: Offizielle Beteiligungsveranstaltung durch die Stadt

STIMMEN AUS DEM VIERTEL

https://vimeo.com/821809557

REFLEXIONEN AUS DEM PROJEKTTEAM

Anfangs waren es nur Tagesaktionen. Wir haben Versammlungen angemeldet, um die Straßen für einen Tag zu sperren und etwas Neues auszuprobieren. Damals dachten wir noch nicht darüber nach, wie wir langfristig mit den Regeln der Straßenverkehrsordnung umgehen und etwas Dauerhaftes schaffen können. Wir dachten zuerst, es könnte eine Modellklausel geben, aber es stellte sich schon bald heraus, dass es doch ein umfassendes verkehrsplanerisches Konzept im Rahmen der geordneten städtebaulichen Entwicklung gemäß Paragraf 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO benötigt wird, um überhaupt etwas Längeres umzusetzen. Also es wurde irgendwie immer komplexer.

Aber damals war es einfach: nur für einen Tag. Die Stimmung war auch super positiv, fand ich.

Beteiligungsformat: Straßenschule

Wie können wir durch die Öffnung des Straßenraums lernen?

Wir haben getestet, ob der öffentliche Straßenraum ein Ort der Wissensvermittlung sein kann. Zu diesem Zweck haben wir viele verschiedene Angebote ausprobiert, um Menschen jeden Alters anzusprechen. Das Format “Straßenschule” eignet sich besonders gut, um mit Akteur:innen, Vereinen, engagierten Initiativen, wissenschaftlichen Expert:innen und lokalen Unternehmen in den Austausch zu treten. In der Straßenschule hatten alle die Möglichkeit, Themen wie Nachhaltigkeit und Bildung im multifunktionalen Straßenraum zu präsentieren, Workshops anzubieten oder Vorträge zu halten.

Die offenen Lernangebote zur nachhaltigen Stadt waren vielfältig: Vom Pop-Up-Garten der Anwohnenden über eine Fahrradreparatur-Station bis hin zu Informationen über insektenfreundliche Begrünung des Projekts “VielFalterGarten” vomBUND Leipzig. Es gab auch Workshops von Stadtmacher:innen zum Thema “Straße der Zukunft” und Vorträge von Wissenschaftler:innen zum Thema widerstandsfähige Stadt, organisiert vom Wissenschaftsladen Leipzig e.V..

2023
November
Erste bundesweite Superblocks-Konferenz in Darmstadt

2023
November
7. Projektbeiratstreffen

2023
November
Ende Online-Umfrage zur Evaluation des Testabschnitts

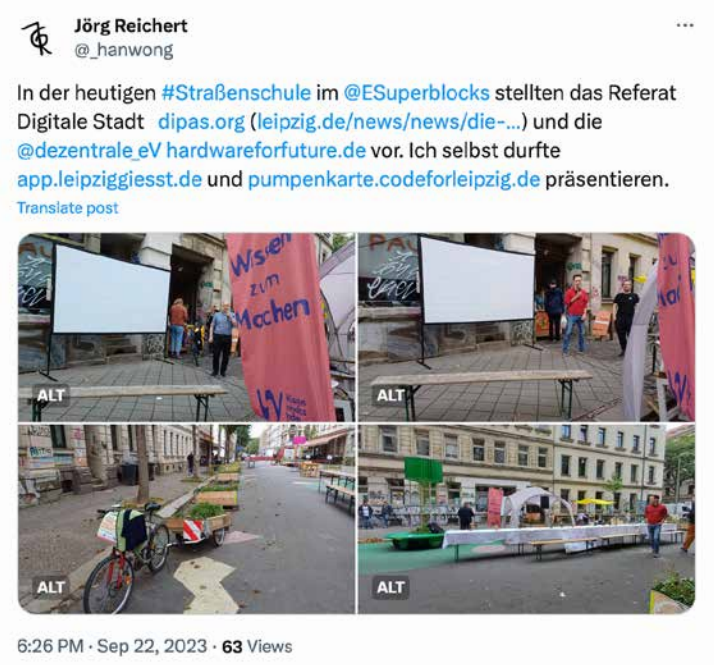
WISSENSWERTES

Wie wir durch Verkehrsversuche lernen können

Die Öffnung des Straßenraums bietet eine Vielzahl von Lernmöglichkeiten:

1. **Begegnung und Interaktion:** Durch die Öffnung des Straßenraums können Menschen unterschiedlicher Hintergründe und Perspektiven miteinander interagieren und voneinander lernen.
2. **Experimentieren und Testen:** Die temporäre Umgestaltung des Straßenraums ermöglicht es, verschiedene Ideen und Konzepte zu testen und ihre Auswirkungen zu beobachten. Dadurch können wir lernen, was funktioniert und was nicht.
3. **Reflexion und Feedback:** Die Öffnung des Straßenraums schafft Raum für Reflexion und Feedback seitens der Gemeinschaft. Durch den Austausch von Erfahrungen und Meinungen können wir verstehen, wie die Veränderungen wahrgenommen werden und welche Anpassungen erforderlich sind.
4. **Partizipation und Mitbestimmung:** Die Beteiligung der Gemeinschaft an der Gestaltung des Straßenraums fördert die Mitbestimmung und ermöglicht es den Menschen, aktiv an Entscheidungsprozessen teilzunehmen. Dadurch können sie lernen, wie sie ihre Umgebung mitgestalten können.

Insgesamt bietet die Öffnung des Straßenraums eine dynamische und praxisorientierte Lernumgebung, in der wir durch Erfahrung, Interaktion und Reflexion lernen können, wie wir unsere Städte lebenswerter und nachhaltiger gestalten können.



Unter dem Motto "Grüne Lernorte - mit Spiel und Spaß deine Umwelt entdecken" haben wir in Zusammenarbeit mit den örtlichen Kitas und dem Team des Bauspielplatz Ost (Kiwest e.V.) den grauen Straßenraum auch für Kinder zu einem Ort gemacht, an dem sie den Raum spielend entdecken und Neues lernen konnten. Die Erzieherschule der DPFA Akademiegruppe bot für eine Kindergruppe sogar ein eigenes neuartiges Angebot zum Thema Verkehrssicherheit und Koordination im Straßenraum an.

Das mobile Kulturzentrum Glashaus E ist ein Fahrrad mit einem großen Anhänger mit vielen Boxen und einem Dach. Das Mobil des Helden wider Willen e.V. dient im Projekt nicht nur als mobiles Wunschbüro, sondern bietet auch Platz für unterschiedliche Themenboxen. Es gab eine Box mit Bewegungsspielen, die in Zusammenarbeit mit dem UFZ und der Annalinde gGmbH entwickelt wurde.

Während der Aktionstage vor der Wilhelm-Wander Grundschule hatten wir besondere Gäste eingeladen, um den Austausch von Best-Practice-Beispielen zu fördern. Dazu gehörten der ansässige Verein Buchkinder Leipzig, Margret Rasfeld und Ute Puder vom Reallabor Leipzig[8], die das Konzept des FREI DAY[9] präsentierten, und Silke Becker von der Wisamar Bildungsgesellschaft. Letztere brachte Informationen und Lego mit, um zu inspirieren und den Pädagog:innen neue Möglichkeiten für die pädagogische Arbeit mit den Kindern als Curriculum[10] vorzustellen

Unsere Idee der Straßenschule bot die Möglichkeit, Versammlungen im Straßenraum anzumelden. Durch Vorträge, Lesungen, Hörspiele und das Schreiben mit Straßenkreide haben wir unsere Forderungen für eine nachhaltige, inklusive und geschlechtergerechte Stadtentwicklung hör- und sichtbar gemacht und konnten damit zur öffentlichen Meinungsbildung beitragen.

Beteiligungsformat: Mitmachforum

Im Rahmen des Mitmachforums stehen drei zentrale Fragen im Fokus:

1. **Welche Gedanken hast du bezüglich der neuen Verkehrsführung?**
2. **Wie geht das Projekt weiter?**
3. **Möchtest du deine Meinung und Ideen lautstark einbringen?**

2023
Dezember
Begehung mit dem Wirtschaftsbürgermeister

2024
Januar
8. Projektbeiratstreffen

2024
März
1. Unternehmer:innen-Stammtisch

2024
März
9. Projektbeiratstreffen

[8] https://reallabor-leipzig.de/ [9] https://frei-day.org/

"Liebe Nachbar:innen, Akteur:innen und Interessierte,
wir laden euch herzlich zum Mitmachforum in der Hildegardstraße ein. Dort könnt ihr den neu gestalteten Straßenraum erleben, diskutieren und reflektieren. Kommt vorbei, informiert euch, hört zu und teilt eure Ideen, Wünsche und Bedenken zur neuen Verkehrssituation. Alle sind willkommen und im Mitmachforum ist jede Meinung wichtig – **Ja, auch deine!**"

Das **Mitmachforum** direkt auf der Hildegardstraße eröffnete einen moderierten offenen Diskussionsraum zwischen Anwohnenden, Projektbeteiligten, eingeladenen Expert:innen und allen Interessierten - draußen am Ort des Geschehens. Unser Ziel war es, die Anwohnenden dabei zu unterstützen, sich aktiv zu beteiligen und mehr über ihre Handlungsmöglichkeiten erfahren. Die Anwesenheit von Vertreter:innen der Stadtverwaltung ermöglichte es den Menschen vor Ort, ihre Ideen und Bedenken direkt in die Projektentwicklung einzubringen. Im Gegensatz zum Format **Straßenstammtisch** haben wir Tonaufnahmen gemacht, um die Aussagen später auswerten und in die Planung einbeziehen zu können.

Da die fünf Mitmachforen im öffentlichen Raum zu arbeits- und familienfreundlichen Uhrzeiten stattfanden, konnten wir auch Menschen erreichen, die zufällig vorbeikamen und normalerweise nicht an solchen Foren teilnehmen könnten. In jeder Runde meldeten sich sowohl Befürworter:innen als auch Kritiker:innen zu Wort und es kam zu Diskussionen über unterschiedliche Probleme im Viertel, die sich inmitten des umgestalteten Straßenraums sehr anschaulich besprechen ließen.

Dennoch spiegelte die Teilnahme nicht die gesamte Vielfalt der Bevölkerung im Viertel wider. Neben kulturellen und sprachlichen Barrieren trauen sich nicht alle Menschen, in einer offenen Diskussionsrunde auf der Straße mit einem Mikrofon zu sprechen. Wir versuchten alle einzubeziehen, ihre Stimme, ihre Beobachtungen und Meinungen wahrzunehmen, auch in anderen Sprachen.

REFLEXIONEN AUS DEM PROJEKTTEAM

Es wäre besser gewesen, dass der Verein und die Stadtverwaltung ihre bereits bestehenden Beteiligungsformate parallel einsetzen, um die Effekte auf beiden Seiten zu beobachten. Dadurch hätte eine produktive Mischung entstehen können, aus der möglicherweise neue gemeinsame Formate entwickelt werden können. In der Nachbetrachtung versuchen wir nun, die Dynamiken von bottom-up und top-down zu reflektieren. Mit dem Mitmachforum haben wir versucht, ein eigenes öffentliches Format zu etablieren, das den erfolgreichen aufsuchenden Aspekt ermöglicht. Also direkt vor Ort präsent zu sein und gleichzeitig die Stadtverwaltung einzubinden.

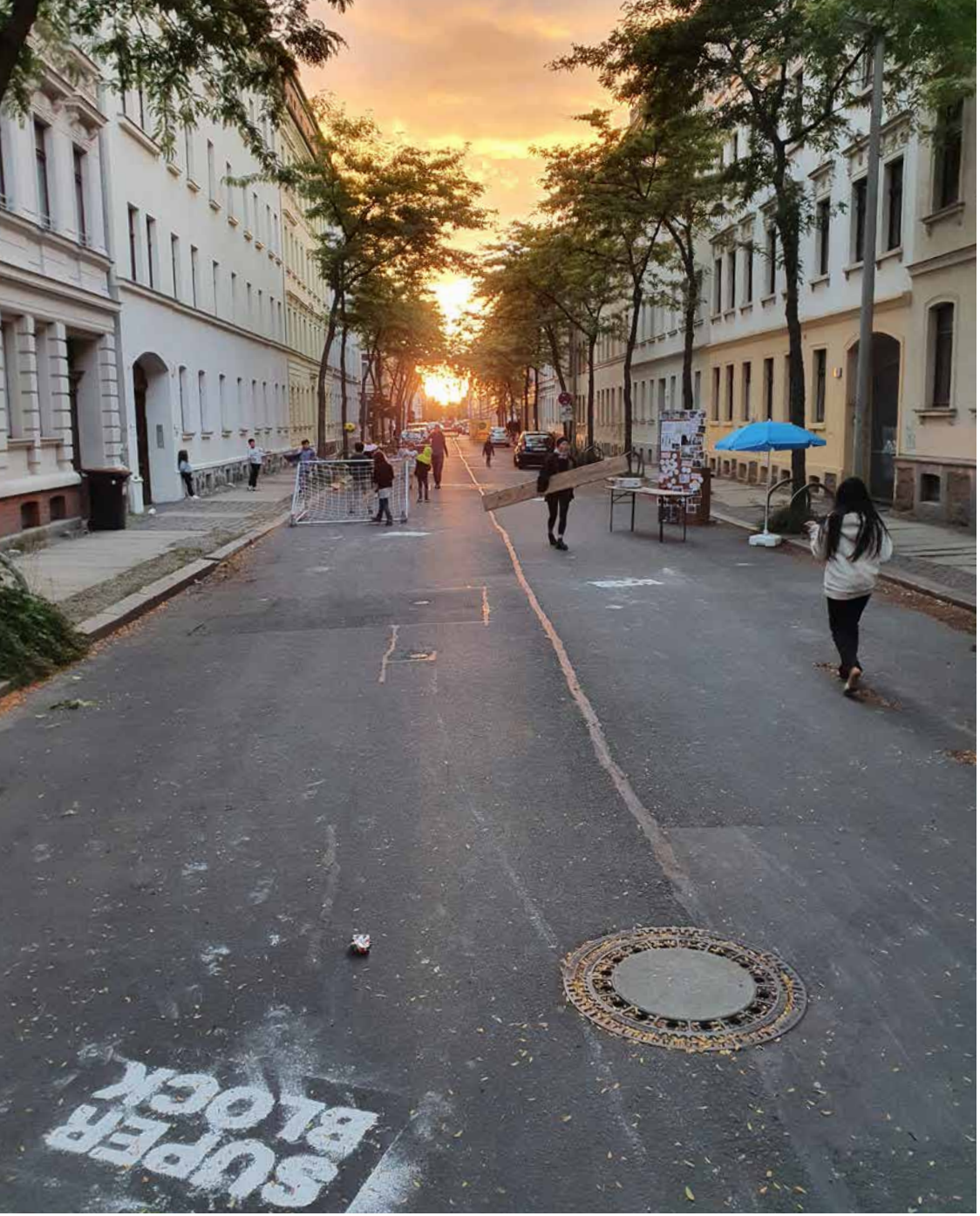
Dieser experimentelle Ansatz, etwas auszuprobieren und zu sehen, was passiert, war ein wichtiger Bestandteil unseres Projekts und begleitet unsere Arbeit immer wieder.

2024
April
Stadtratsbeschluss zum Verkehrskonzept

2024
April
Fachkonferenz für Stadtmachen und koproduktive Allianzen

2024
Mai
Jane's Walk: Auf sicheren Füßen im Leipziger Osten

2024
Mai
Projektabschluss "Post-Corona-Stadt"



Beteiligungsformat: Multikulti Kulturkiosk

Wie werden leise Stimmen lauter?

Wir haben das experimentelle und offene Format des “Multikulti Kulturkiosks” genutzt, um Menschen auf eine niedrigschwellige Weise in den Dialogprozess einzubeziehen. Dabei lag unser Fokus besonders darauf, eine Vielfalt von Gruppen in einen qualitativen Austausch zu bringen. Um die Atmosphäre im Quartier aufzunehmen, beteiligten wir uns beispielsweise an Kulturveranstaltungen, an denen auch interkulturelle Akteure aus Bildungs-, Sozial- und Integrationsbereichen im Quartier teilnahmen, sowie an Spaziergängen und Begehungen im Gebiet, wie zum Beispiel dem von Bürger:innen geführten Stadtrundgängen (Jane’s Walk), der zum Ziel hat, Neugier für das eigene Lebensumfeld zu wecken.

Foto links: Matthias Petzold - SUPERBLOCKS Leipzig e.V.

Für verschiedene Mitmachforen haben wir das mehrsprachige Performance-Projekt "AUCH LAUT!" von Ilker Abay aus Berlin eingeladen. Dieses Format zielt darauf ab, Menschen einzubeziehen, die sich nicht trauen, ihre Gedanken laut in einer großen Gruppe zu äußern. Passant:innen konnten ihre Kommentare zu dem Projekt in jeder beliebigen Sprache auf Zettel schreiben, die dann zum Schluss der Veranstaltung gebündelt, AUCH LAUT vorgelesen wurden. Gemeinsam mit der Performancegruppe arbeiten wir aktuell daran, das Format Multikulti Kulturkiosk noch inklusiver zu gestalten.

STIMMEN AUS DEM VIERTEL

SUPER TIPPS ZUM NACHAHMEN:

AUCH LAUT! sein. AUCH ist nicht nur ein Soziallabor, sondern auch eine Laborbühne. Soziale Themen benötigen eine Sprache, und das Kommunikationsmittel ist die Kunst. Die Performancegruppe nutzt künstlerische Mittel, um soziale Fragen sichtbar, hörbar, erzählbar und fühlbar zu machen. Denn soziale Themen sind auch künstlerische Fragen.

https://auch.zone/de/

Jane's Walk ist ein jährliches Festival kostenloser, von der Gemeinschaft geleiteter Spaziergänge, inspiriert von der Autorin, Umwelt- und Stadtplanungsaktivistin Jane Jacobs.

An jedem ersten Wochenende im Mai finden in Hunderten von Städten auf der ganzen Welt Jane's Walk-Festivals statt.

Jane's Walks ermutigen Menschen dazu, Geschichten über ihre Viertel zu teilen, unentdeckte Aspekte ihrer Gemeinschaften zu entdecken und das Gehen als Möglichkeit zu nutzen, um sich mit ihren Nachbarn zu verbinden.

https://janeswalk.org/

Koproduktives Moment: Projektbeirat

Alle Beteiligten an einem Tisch

Die beiden Fragen "Wie können wir eine gemeinsame Zusammenarbeit von Zivilgesellschaft, Wissenschaft, Politik und Stadtverwaltung erfolgreich gestalten?" und "Wie schaffen wir es, eine temporäre Testphase umzusetzen, die eine Veränderung der Verkehrssituation in unserer Straße für einige Monate erlebbar macht?" haben uns seit Projektbeginn intensiv beschäftigt. Unser Ziel war es von Anfang an, eine effektive Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Interessengruppen zu ermöglichen und dabei alle Perspektiven und Interessen zu berücksichtigen. Wir haben uns gefragt, wie wir eine Plattform schaffen können, auf der alle Beteiligten konstruktiv zusammenarbeiten und ihre Stimmen einbringen können. Gleichzeitig haben wir uns damit auseinandergesetzt, wie wir eine temporäre Testphase umsetzen können, um Veränderungen in der Verkehrssituation unserer Straße für einige Monate erlebbar zu machen. Dabei war es uns wichtig, nicht nur technische Aspekte zu berücksichtigen, sondern auch die Akzeptanz und Beteiligung der lokalen Gemeinschaft sicherzustellen.

Dies erforderte eine enge Zusammenarbeit mit den Vertreter:innen des Verkehrs- und Tiefbauamts sowie anderen relevanten Ämtern und Stellen der Stadtverwaltung Leipzig, wie dem Amt für Wohnungsbau und Stadterneuerung (AWS) und dem Quartiersmanagement Leipziger Osten. Durch die Gründung eines Projektbeirats, der aus Vertreter:innen verschiedener Interessengruppen besteht, können wir eine koproduktive Entscheidungsfindung fördern und sicherstellen, dass alle relevanten Stimmen gehört und berücksichtigt werden.

REFLEXIONEN AUS DEM PROJEKTTEAM

Unser Ziel war es zunächst nicht, ein demokratisches Gremium zu schaffen, sondern vielmehr eine Arbeitsplattform zu etablieren, in der wir als Projektmacher:innen effektiv arbeiten und die verschiedenen Bereiche koordinieren können. Dadurch konnten wir neue und schnellere Kommunikationswege schaffen. Die Teilnehmenden des Projektbeirats schätzten diesen Fokus auf konkrete Umsetzungsmöglichkeiten. Wir waren die treibende Kraft hinter der Idee, unsere Ziele nicht nur theoretisch zu diskutieren, sondern auch konkret umzusetzen. Wir luden verschiedene gesellschaftliche Akteure und politische Lager ein, und obwohl nicht alle Interesse zeigten, gelang es uns, ein starkes Gremium aus Politik, Verwaltung, Quartiersmanagement und Interessenverbänden zusammenzustellen. Dadurch konnten wir die Frage beantworten, wie wir einen Verkehrsversuch erfolgreich umsetzen können.

Dieser Beirat spielte eine immens wichtige Rolle in unserem Projekt, da wir nun gemeinsam mit Vertreter:innen aus der Kommunalpolitik, Interessenverbänden und der Stadtverwaltung darüber nachdenken konnten, wie wir das Vorhaben trotz der strengen Vorgaben der Straßenverkehrsordnung umsetzen können. Dabei stellte sich schnell heraus, dass viele verschiedene Fachkenntnisse zusammenkamen und die Verwaltung großes Interesse am Pilotprojekt zeigte. Denn wir als Verein sind nicht in der Lage, Stadtentwicklungsprojekte allein umzusetzen und auch die Menschen, die in der Stadtverwaltung arbeiten. Diese sind auf die Zusammenarbeit mit zivilgesellschaftlichen Akteur:innen angewiesen, um Experimentierräume zu schaffen.

Im September 2022 wurde durch diesen intensiven Austausch aller Beteiligten klar, dass ein mehrmonatiger Verkehrsversuch ohne die Erarbeitung einer verkehrsplanerischen Konzeption für das Gebiet nördlich der Eisenbahnstraße nicht umsetzbar ist. Der Grund: Paragraf 45 der Straßenverkehrsordnung[10], bei dem es um die Voraussetzungen für eine mögliche Teilsperrung geht, die für unseren Superblock notwendig wäre. Damit wurde noch einmal deutlich, wie komplex selbst temporäre Veränderungen im Straßenraum sind.

REFLEXIONEN AUS DEM PROJEKTTEAM

Der Beirat war für uns eine wichtige vertrauensbildende Maßnahme, die es uns ermöglichte, Feedback aus verschiedenen Ämtern und der Politik zu erhalten. Es war eine Plattform, um Arbeitsaufträge zu teilen, zu überlegen, wo noch Handlungsbedarf besteht und wie wir weitere Stakeholder einbinden können. Durch diese Zusammenarbeit konnten wir unser gemeinsames Ziel formulieren und die Kommunikation vorantreiben. Der Beirat erwies sich als äußerst effektiv und unterstützte uns maßgeblich in unserem Vorhaben.

In der Sitzung im Oktober 2022 erinnern wir uns an den entscheidenden Moment: Die Idee, den Verkehrsversuch während der Velo-City-Konferenz im Mai 2023 zu eröffnen, wurde zur gemeinsamen Vision. Anfangs wurde diese Idee noch skeptisch betrachtet, und zeitweise glaubten wir alle nicht mehr daran. Aber: Es hat geklappt!

Die Sitzungen des Projektbeirats fanden weiterhin alle drei Monate statt und wurden von einer externen Moderation begleitet. Regelmäßig nahmen Vertreter:innen des Verkehrs- und Tiefbauamts, des Amts für Wohnungsbau und Stadterneuerung, des Helmholtz-Zentrums für Umweltforschung (UFZ), des Quartiersmanagements Leipziger Osten sowie Vertreter:innen verschiedener Fraktionen aus der Kommunalpolitik und lokaler Interessenverbände teil.

Koproduktives Moment: Bürgerspaziergang mit dem Oberbürgermeister durch den Leipziger Osten

Auf Initiative der Vereine FUSS e. V., Fachverband Fussverkehr und Ökolöwe Leipzig wurde das Superblocks Projekt in das jährlich stattfindende Format des Oberbürgermeister-Rundgangs aufgenommen. Der dazugehörige Verfahrensablauf zur Festlegung von Entscheidungen wurde hier erklärt. Dieser Entwurf dafür basierte auf dem Bürgereinwand des Superblocks Vereins im städtischen Haushalt.

Leipzigs Oberbürgermeister Burkhard Jung beim Stadtteilrundgang am 11. Oktober 2022

[10] § 45 StVO https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/__45.html

Auf Initiative der Vereine FUSS e. V., Fachverband Fussverkehr und Ökolöwe Leipzig wurde das Superblocks Projekt in das jährlich stattfindende Format des Oberbürgermeister-Rundgangs aufgenommen. Der dazugehörige Verfahrensablauf zur Festlegung von Entscheidungen wurde hier erklärt. Dieser Entwurf dafür basierte auf dem Bürgereinwand des Superblocks Vereins im städtischen Haushalt.

Die Festlegung des Entwurfs für den Rundgang, der sowohl an den Oberbürgermeister, den Baubürgermeister als auch an andere Stellen in der Verwaltung übermittelt wurde, war schließlich ein entscheidender Meilenstein. Das führte zu einer klaren Handlungsgrundlage und einem starken Koproduktionsmoment. Es wurden die weiteren Schritte für die beispielhafte Erprobung des Verkehrsversuchs benannt.

Das ist der Festlegungsentwurf für den ersten Leipziger Superblock

1.) Die Stadtverwaltung Leipzig ordnet die Prüfung und beispielhafte Erprobung von Verkehrsberuhigungen für drei Monate ab Frühjahr 2023) an. Es besteht dabei die Möglichkeit einer dauerhaften Anordnung in Neustadt-Neuschönfeld und Volkmarsdorf.

a) Superblocks-Elemente mit Diagonalsperren und verkehrsberuhigten Bereichen um den Durchgangsverkehr zu minimieren und die Nutzung des Straßenraums für Anwohnende zu ermöglichen (Post-Corona-Stadt).

b) Die Einrichtung einer Fahrradstraße in der gesamten Länge der Mariannenstraße.

2.) Die Stadtverwaltung beauftragt bis zum ersten Quartal 2023 eine verkehrsplanerische Konzeption zur Realisierung eines Superblocks-Konzepts in den Vierteln Neustadt-Neuschönefeld und Volkmarsdorf. In den beiden Quartieren entlang der Eisenbahnstraße soll der Durchgangsverkehr minimiert sowie die Sicherheit und Aufenthaltsqualität für Fuß- und Radverkehr erhöht werden.

WISSENSWERTES

Was ist ein Festlegungsentwurf und warum braucht es ihn als Handlungsgrundlage?

Ein Festlegungsentwurf ist ein vorläufiges Dokument, das als Grundlage für Diskussionen, Planungen oder Maßnahmen dient, insbesondere in urbanen Entwicklungsprojekten, Verkehrsplanung und Bauprojekten. Er erfüllt folgende Zwecke:

Klärung von Zielen und Vorstellungen: Der Entwurf konkretisiert und legt die Ziele, Visionen und Vorstellungen für ein Projekt fest, um eine klare Richtung zu geben.

Grundlage für Diskussionen und Entscheidungen: Er dient als Ausgangspunkt für Diskussionen und Entscheidungen in Arbeitsgruppen oder Gremien und ermöglicht es, über mögliche Maßnahmen und Alternativen zu debattieren.

Transparenz und Kommunikation: Der Entwurf fördert Transparenz, indem er geplante Schritte und Optionen offenlegt, um eine aktive Beteiligung der Stakeholder zu ermöglichen.

Richtlinie für weitere Planungsschritte: Er legt den Rahmen für die weiteren Planungsschritte fest und zeigt auf, welche Aspekte berücksichtigt werden müssen, um das angestrebte Ziel zu erreichen.

Wendepunkt: Eröffnung Superblock zur Velo-City 2023 Fachkonferenz

Vom Konzept zum Testabschnitt:
Die Realisierung eines Leipziger Superblocks

Die Frage, wie ein Leipziger Superblock aussieht und ob es möglich ist, innerhalb der Projektlaufzeit einen mehrmonatigen Verkehrsversuch umzusetzen, beschäftigte uns zunehmend. Die Straßenverkehrsordnung legt die Priorität darauf fest, dass der Verkehr fließen muss, was die Umsetzung von Veränderungen im Straßenraum erschwert.

Trotz vieler Ideen im Projektbeirat schien es schwierig, eine temporäre Veränderung zu erproben. Eine Hoffnung lag schließlich auf einem kleinen Passus unserer Verkehrsordnung, der "geordneten städtebaulichen Entwicklung". Das Verkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Leipzig schrieb auf dieser Grundlage die Erstellung eines verkehrsplanerischen Konzepts für Superblocks in Leipzig aus.

Die BERNARD Gruppe, ein Ingenieurbüro aus Österreich, wurde mit dieser Aufgabe betraut. Dank unserer Aktionstage, bei denen bereits unterschiedliche Wegeführungen mit der Nachbarschaft erprobt wurden, konnten von Beginn an viele Hinweise von Ortskundigen in die Erstellung des Konzepts einfließen. So wurde etwa der Verkehrsfluss im umliegenden Stadtgebiet berücksichtigt.Im Zuge der Erstellung dieses Konzepts wurde schließlich auch die Möglichkeit geschaffen, parallel einen Testabschnitt als verkehrsberuhigten Bereich mit Diagonalsperre für ein Jahr zu eröffnen. Und das ging dann überraschend schnell. Das beschleunigende Element hieß in unserem Fall "Velo-City", die Weltfahrradkonferenz, die im Jahr 2023 ausgerechnet in Leipzig stattfand. Wir haben gelernt, wie hilfreich es sein kann, im Projektverlauf an stadtweite Veranstaltungen mit internationaler Reichweite anzuknüpfen. Es sind genau solche "innovativen", zukunftsorientierten Projekte wie unseres, mit denen sich eine Stadt präsentieren kann. Wenn die Maßnahmen dann noch schnell und kostengünstig umzusetzen sind, umso besser. Als die Anweisungen zur punktgenauen Realisierung von der Stadtspitze kamen, dauerte es nur noch ein paar Tage, bis die Poller gesetzt wurden. Die Verwaltung kann also auch "Pop-Up", also schnell umsetzen.

Diese zügige Entwicklung, die sich angefühlt hat wie ein Umschwung von vom zivilgesellschaftlichen Engagement ("Bottom-up") hin zu einer weiteren Ausführung des Projekts von der Stadt selbst ("Top-down"), brachte für uns jedoch auch einige Schwierigkeiten mit sich.

Es blieb keine Möglichkeit, wichtige Details in der Planung zu klären, wie beispielsweise Anwohner:innenparkplätze, das Kurzzeitparken und Lieferzonen im Testgebiet des Superblocks. Wir, die Nachbar:innen und ansässige Gewerbetreibende hatten sich diese punktuell gewünscht. Die schnelle Anordnung seitens der Stadt erforderte jedoch die Streichung aller Parkmöglichkeiten, da in einem verkehrsberuhigten Bereich laut der Straßenverkehrsordnung die Aufenthaltsqualität überwiegen muss.

Die fehlende Detailtiefe in der Planung und Umsetzung stellte sich im Verlauf des Projekts als Herausforderung heraus und führte zu öffentlicher Kritik. Es gab sogar Vorwürfe, die Nachbarschaft sei bewusst nicht rechtzeitig über den geplanten Ausbau des Superblocks informiert worden. Tatsächlich erfuhren aber auch wir erst wenige Tage zuvor, dass der einjährige Verkehrsversuch bereits mit Beginn der Velo-City starten würde.

Der rasche Beginn der Bauarbeiten markierte einen spannenden Wendepunkt im Projekt, der sowohl Freude als auch Konflikte mit sich brachte und das Bewusstsein für eine langfristige Veränderung schärfte.

Vor der Umsetzung verlief die Beteiligung ruhig und überwiegend positiv, doch mit den tatsächlichen Veränderungen wurde der Widerstand bestimmter Gruppen erst lautstark, teilweise äußerst aggressiv. Dies verdeutlicht sowohl die Notwendigkeit eines öffentlichen und inklusiven Diskussionsraums als auch die Notwendigkeit von Information und Kommunikation mit genügend Vorlauf durch die Stadtverwaltung selbst.

Positiv hervorzuheben ist, dass eine Beteiligungsveranstaltung allein niemals so viele Menschen erreicht hätte wie die Umsetzung dieses Pilotprojekts. Eigentlich begann die Beteiligung jetzt erst richtig: Alle waren somit eingeladen, die neue Situation zu sehen, zu hören, zu fühlen, auszuprobieren, zu diskutieren und zu bewerten.

REFLEXIONEN AUS DEM PROJEKTTEAM

Wir hatten immer den Ansatz, mit den Menschen zu reden, überall Zettel in verschiedenen Sprachen aufzuhängen und die Leute zu informieren. Aber plötzlich musste alles so schnell gehen, dass wir unserem Anspruch alle zu informieren, parallel zur Umsetzung und Ausgestaltung des Straßenraums mit Sitzmöbeln und Hochbeeten nicht mehr richtig nachkommen konnten. Die Poller wurden von der Stadt gesetzt und plötzlich hieß es, dass das Projekt hier für ein Jahr da ist. Nicht nur die lokalen Medien überschlugen sich.

INTERVIEW MIT ANNA MORAWEK

INTERVIEW MIT CAROLINE WOLLMER

INTERVIEW MIT MATTHIAS PETZOLD

INTERVIEW MIT ARIANE JEDLITSCHKA

Interviews (s.oben) 1–4 (v.l.n.r.):
1. https://archive.org/details/SBL_LessonLearned_Morawek2024
2. https://archive.org/details/SBL_LessonLearned_wollmer2024
3. https://archive.org/details/SBL_LessonLearned_petzold2024
4. https://archive.org/details/SBL_LessonLearned_jedlitschka2024

Beteiligungsformat: Online-Umfrage

Im Mai 2023 wurde der Superblock für alle eröffnet – ein verkehrsberuhigter Bereich mit Diagonalsperre. Da wir zugesichert hatten, das Projekt von Anfang an für eine spätere Evaluation zu beobachten, beschlossen wir, gleich eine weitere Umfrage durchzuführen – diesmal mit Fragen zur spürbaren Veränderung im Straßenbild rund um die Hildegardstraße.

Diese Umfrage haben wir in Zusammenarbeit mit dem "Department Stadt- und Umweltsoziologie" des Helmholtz-Zentrums für Umweltforschung (UFZ) und dem Wissenschaftsladen Leipzig e.V. vorbereitet. Um mehr Projekt-Kritiker:innen zu erreichen, die keine Motivation oder Gelegenheit für ein persönliches Gespräch auf der Straße haben, planten wir eine Online-Umfrage. Sie wurde auch auf der Website der Stadt Leipzig in mehreren Sprachen veröffentlicht. Von Mai bis November 2023 konnte sie dann sowohl von zu Hause aus als auch am mobilen Wunschbüro auf der Straße ausgefüllt werden. Über unsere Netzwerke haben wir die Umfrage auch an zahlreiche aktive Vereine und Akteure im Gebiet gesendet, damit sie ihre Zielgruppen dazu einladen konnten. Außerdem boten wir ihnen die Möglichkeit, den Raum vorab gemeinsam zu erkunden.

Beispielfragen aus der Umfragen:

- Hast du Wünsche für die Nutzung und Gestaltung des Superblock-Testgebiets?
- Hast du Bedenken bezüglich der neuen Situation in der Hildegardstraße?
- Ergibt sich für dich eine Veränderung durch die Verkehrsberuhigung?

463 Menschen haben an der Umfrage teilgenommen. Einige der Erkenntnisse:

- **46 Prozent** der Befragten sind Anwohner:innen aus den umliegenden Vierteln Volkmarsdorf und Neustadt-Neuschönefeld, wovon 6 Prozent direkte Anwohner:innen der Hildegardstraße sind.
- **35 Prozent** der Befragten sind regelmäßig im Projektgebiet zu Gast, beispielsweise wegen Kita, Gastronomie, Einkaufen oder Freund:innen.
- **12 Prozent** der Befragten sind ansässige Gewerbetreibende, soziale/kulturelle Einrichtungen und örtliche tätige Dienstleister:innen, aus Pflege oder Handwerk.
- Der **größte Teil der Befragten (55 Prozent)** ist zwischen 28 und 45 Jahre alt, 30 Prozent sind älter als 45 Jahre und 15 Prozent sind jünger als 28 Jahre.

Es handelte sich um eine quantitative Erhebung, bei der Antworten vorgegeben waren aber auch freie Antworten möglich waren. Die Prozentzahlen wurden durch die Einordnung der individuellen Antworten in Themenschwerpunkte ermittelt, um einen Meinungstrend der Befragten abzubilden. Der Fokus lag auf den vielfältigen Antworten und dem Sichtbarmachen von unterschiedlichen Perspektiven der Menschen im Viertel.

Besonders auffällig war die kontrastreiche Natur der Antworten. Während einige Befragte den Wunsch äußerten, dass der Superblock-Test langfristig bestehen bleibt, möchten ihn andere schnell wieder entfernt sehen.

Neben unterschiedlichen Bedenken zur Verkehrssituation zeigte sich, dass viele Befürwortende Sorge um die fehlende Akzeptanz für den Verkehrsversuch an der Hildegardstraße haben.

Insgesamt wurden mehr positive Veränderungen als negative bemerkt. Die häufigsten Aspekte dabei waren eine verbesserte Aufenthalts- und Lebensqualität.

Um die Spannbreite der Antworten zu verdeutlichen, wurden besonders repräsentative Zitate ausgewählt.

Auswertung der Online-Umfrage zum Superblocks-Testgebiet in der Hildegardstraße im Leipziger Osten

Hier wird nur ein Auszug aus der Umfrageauswertung gezeigt. Die gesamte Auswertung sowie mehr Informationen zu den Befragten und eine Methodenkritik findet ihr unter diesem Link:

https://archive.org/details/superblocksleipzig-auswertung-online-umfrage2024Leipzig_Volkmarsdorf

Hast du Wünsche für die Nutzung/ Gestaltung des Superblock-Testgebiets?

47 % der Befragten haben keine Wünsche geäußert.

53 % der Befragten haben Wünsche geäußert.

Besonders auffällig ist, dass die geäußerten Wünsche sehr kontrastreich sind. Während es für manche der Befragten der größte Wunsch ist, dass das Pilotprojekt verstetigt wird, ist es für andere der größte Wunsch, dass es wieder verschwindet. Mehr Wünsche der Befragten findet ihr online in der Gesamtauswertung.

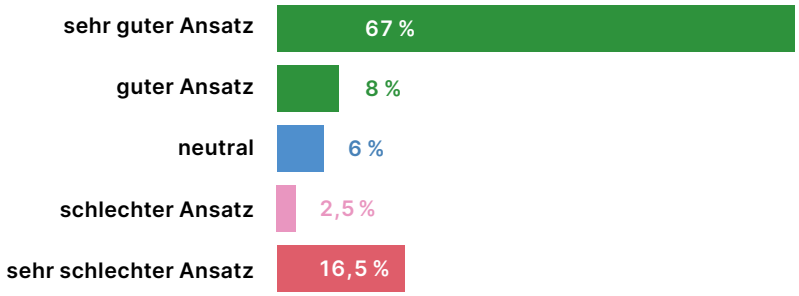
Hast du Bedenken zu der neuen Situation in der Hildegardstraße?

61 % der Befragten haben keine Bedenken.

39 % der Befragten haben Bedenken geäußert.

Neben unterschiedlichen Bedenken zur Verkehrssituation ist auffällig, dass sich die Bedenken von Menschen, die das Projekt generell befürworten, vor allem um die Angst vor anderen Sichtweisen und fehlender Akzeptanz drehen. Mehr Bedenken der Befragten findet ihr online in der Gesamtauswertung.

Stimmungsbild: Sind Superblocks in Leipzig generell eine guter Ansatz?



Ergibt sich für dich eineVeränderung durch dieVerkehrsberuhigung?

44 % gaben an, dass sich keine spürbare Veränderung ergibt.

56 % der Befragten spüren eine Veränderung.

Insgesamt wurden mehr positive Veränderungen genannt (80 % aller Aussagen). Am häufigsten wurden die Aspekte einer verbesserten Aufenthalts- und Lebensqualität genannt. Mehr genannte Veränderungen findet ihr online in der Gesamtauswertung.

Ja, dadurch ergibt sich für mich ein Ort, an dem ich mich aufhalten oder durchbewegen kann, und zwar mit Ruhe. Ohne ständiges Wachsamsein, Schauen, Stresslevel. Ich freue mich, dort Leute zu sehen, zu grüßen.

Ich kann die Hildegardstraße in diesen Bereichen nicht mehr als Parkfläche nutzen. Aus diesem Grund meide ich (leider) zunehmend die dort ansässige Gastronomie.

Weniger Autolärm

Mehr Platz für Kinder

Ja, es ist nachts laut, weil auf den Bänken Leute sitzen und saufen.

Ein positiver Impuls für die Verkehrswende der Stadt

Längere Wege mit dem Auto, dadurch mehr CO2-Ausstoß. Gefährliche Wendemanöver um Parkplatz in der Ludwigstraße zu erreichen.

Man trifft sich wieder auf der Straße, Nachbarschaft, zufällige Begegnungen

Es ist eine schöne Wohlfühlatmosphäre entstanden, eine kleine Insel mitten im Verkehrslärm und der stinkenden lauten Stadt.

Zusätzliche Belastung durch Verlagerung von Verkehr und auf umliegende Straßen.

Weniger Verkehr in den Seitenstraßen, weniger Pendlerverkehr.

Andere Verkehrsteilnehmer sind mit dem Auto endlich gleichberechtigt.

Beteiligungsformat: Europäische Mobilitätswoche

"Die Europäische Mobilitätswoche (EMW) ist eine Initiative der Europäischen Kommission. Sie bietet Kommunen in ganz Europa die Möglichkeit, ihren Bürgerinnen und Bürgern die komplette Bandbreite nachhaltiger Mobilität vor Ort näher zu bringen.

Vom 16. bis 22. September werden jedes Jahr im Rahmen der EMW innovative Verkehrslösungen ausprobiert: So werden beispielsweise Parkplätze und Straßenraum umgenutzt, Elektro-Fahrzeuge getestet, Schulwettbewerbe ins Leben gerufen und Aktionen für mehr Klimaschutz im Verkehr durchgeführt. Ziel ist es, innovative Verkehrslösungen auszuprobieren und mit kreativen Ideen für eine nachhaltige Mobilität zu werben."

Auch in diesem Fall haben wir die Gelegenheit genutzt, Anknüpfungspunkte und Vorteile durch die Teilnahme an einer stadtweiten Veranstaltung zu finden: Wir konnten Aktionen bündeln, finanzielle Unterstützung zu beantragen, Vorlagen zur Beantragung von urbanen Interventionen im Straßenraum erhalten und stadtweite Werbung für unsere Veranstaltungen bekommen.

Ein Nachteil von internationalen und fachspezifischen Veranstaltungen wie dieser ist jedoch, dass alle Menschen, die sich mit unseren Lieblingsthemen beschäftigen, in dieser Woche in ihren eigenen Städten aktiv sind. Daher bietet dieses Format keinen guten Zeitpunkt, ähnliche Initiativen einzuladen und sich überregional zu vernetzen.

Bei unseren Aktionen im Rahmen der EMW 2023 lag der Schwerpunkt auf Verkehrssicherheit und der Gestaltung öffentlicher Räume, die sicher und ansprechend für Kinder sind. Wir erweiterten unsere Aktivitäten um einen weiteren Standort im Quartier vor einer Grundschule und setzten dabei auf die bereits etablierten Formate wie das mobile Wunschbüro, Aktionstage, Straßenschule, Straßenstammtisch, Mitmachforum und den Multikulti Kulturkiosk. Dank der finanziellen Unterstützung der EMW konnten wir ein neues Stadtmöbelstück mit Sitzfläche und einer Kunstsäule realisieren. Gemeinsam mit dem Verein Kollektiv Plus X bemalten wir es mit Kindern und eröffneten es feierlich bei einer öffentlichen Gestaltungsaktion.

Der Höhepunkt der Woche war wieder einmal der "Park(ing) Day", an dem durch zahlreiche Aktionen Parkflächen im gesamten Stadtgebiet neu gestaltet werden durften. Und wobei deutlich wurde, wie viele Menschen sich eine Veränderung wünschen. Wir hatten an diesem Tag zudem die Gelegenheit, gemeinsam mit dem bereits seit einigen Jahren bestehenden Kollektiv die "Die Grüne Parade" durchzuführen. Das ist ein Demozug mit Kindern, der für mehr Sicherheit im Straßenverkehr werben soll. Wir demonstrierten auf der autofreien Eisenbahnstraße, der Hauptachse durch unser Viertel, vor einer jubelnden Menge. Das gab uns Kraft und hat uns bestätigt, wieviele Menschen hinter unseren Ideen stehen.

Koproduktives Moment: Forum Leipziger Osten – Straße für alle!?

Das "Forum Leipziger Osten" ist ein Format, bei dem Anwohnende, Gewerbetreibende und Verantwortliche aus der Stadtverwaltung zusammenkommen. Es wird vom Quartiersmanagement im Auftrag des Amtes für Wohnungsbau und Stadterneuerung (AWS) und des Verkehrs- und Tiefbauamtes (VTA) organisiert. Bei der 36. Ausgabe des Forums im Jahr 2023 lag der Fokus auf dem Kfz-Durchgangsverkehr im Wohngebiet nördlich der Eisenbahnstraße. Ziel war es, Feedback von Anwohnenden und Gewerbetreibenden zu sammeln und in das Verkehrskonzept einzubringen.

Sebastian Lindhorst, Abteilungsleiter Verkehrsmanagement des VTA, und Friedemann Goerl, Fußverkehrsverantwortlicher der Stadt Leipzig, brachten die Anwesenden mit einer ausführlichen Präsentation und Kartenmaterial zum möglichen Ausbau der Superblocks im Viertel auf den gleichen Wissensstand.

Nach der Einführung konnten die Interessierten in fünf Tischgruppen ihre Kritik und Anregungen einbringen. Ein Tisch befasste sich mit der "Nordspange" als Teil des Parkbogens, eine mögliche Wegeführung einer Fahrradstraße durch das nördliche Quartier der Eisenbahnstraße. René Zieprich, der Leiter dieses Projekts bei der Stadt Leipzig, stellte diese Überlegungen vor und diskutierte sie mit den Tischteilnehmenden.

An zwei weiteren Tischen präsentierten Friedemann Goerl und Sebastian Lindhorst vom VTA die Details des Verkehrskonzepts für den möglichen Ausbau der Superblocks im Viertel, darunter die Eignung bestimmter Straßen als "Grüne Achsen" im Quartier.

Ein vierter Tisch wurde von Johann Simowitsch, Referent des Baubürgermeisters Thomas Dienberg, moderiert. Hier wurden die Hinweise und Sorgen der Gewerbetreibenden diskutiert, die ihre Erfahrungen aus dem Quartier teilten, insbesondere zum Thema Lieferzonen. Am fünften Tisch präsentierten Anna und Matthias von unserem Verein ihre bisherigen Erfahrungen aus dem Superblocks Testgebiet. Es gab auch einen Extraraum in dem Kinder kreativ befragt und versorgt wurden.

Trotz unterschiedlicher Meinungen verlief die Diskussion konstruktiv, was die Bedeutung des Forums für die Informationsvermittlung und den Dialog hervorhebt. Die gesammelten Hinweise wurden vom Verkehrs- und Tiefbauamt (VTA) geprüft und in das Verkehrskonzept integriert, bevor es im März 2024 dem Stadtrat vorgelegt wird.

REFLEXIONEN AUS DEM PROJEKTTEAM

Die Diskussion an den Tischen drehte sich hauptsächlich um weiteren Ausbau und die positiven Aspekte des Verkehrskonzepts. Doch auch die Themen Gentrifizierung und steigende Mieten wurden angesprochen. Von Vertretenden der CDU gab es den Vorschlag, lieber private Hinterhöfe als grüne Räume der Begegnung zu nutzen, statt Superblocks auszubauen. Die Stimmung war positiv und die Teilnehmenden konzentrierten sich vor allem darauf, wie es weitergehen kann. Die Vertreter:innen der Stadtverwaltung betonten immer wieder, wie wichtig der Beitrag aller Teilnehmenden für den Transformationsprozess der Stadt ist.

STIMMEN AUS DEM VIERTEL

Die Veranstaltung war sehr gut organisiert: Mit angemessener Räumlichkeit, Verpflegung, Übersetzung und Kinderbetreuung. Das ermöglichte einen einfachen Einstieg und guten Austausch für alle Teilnehmer:innen. Die Vielfalt der Besuchenden, darunter Menschen verschiedenen Alters, Herkunft und Berufe, trug zur lebendigen Diskussion bei. Ein Zwischenfall, eine Unterbrechung einer Gegnerin der Superblocks, störte kurzzeitig den Ablauf, wurden jedoch professionell gehandhabt.

Es herrschte insgesamt eine große Offenheit für Veränderungen, obwohl auch einige Fragen und Bedenken aufkamen. Die Möglichkeit zur aktiven Teilnahme durch Zeichnen, Wortmeldungen und Schreiben wurde gut genutzt. Trotz anfänglicher Zurückhaltung führte der persönliche Austausch zu bereichernden Erkenntnissen.

Das Format der Veranstaltung fand ich interessant, da es die Möglichkeit bot, mit Stadtplaner:innen und Umsetzer:innen neuer Verkehrskonzepte zu sprechen. Es gab ein großes Interesse am Austausch und die Chance zur Meinungsäußerung wurde dankbar angenommen. Jedoch braucht es Übung, um solche Formate richtig zu etablieren, da viele damit noch fremdeln. Die Teilnehmenden brachten viele Sorgen und Ängste ein, die über die Verkehrsgestaltung hinausgingen, insbesondere die Angst vor Gentrifizierung. Mir fiel, auf, dass die Zusammensetzung des Publikums hätte vielfältiger sein können, um auch die Meinungen der Gegner:innen neuer Konzepte für unser Viertel zu hören.

Die Veranstaltung wurde im Vorfeld über verschiedene Kanäle beworben, was gut war, um viele Teilnehmer:innen anzuziehen. Am Abend selbst war der Ablauf klar strukturiert, zunächst mit einem allgemeinen Vortrag und anschließenden Diskussionen in kleinen Gruppen. Ich fand die Diskussion über Verkehrsplanung besonders interessant. Viele Teilnehmer:innen waren positiv gegenüber Veränderungen im Straßenverkehr eingestellt, besonders für mehr Platz für Fußgänger:innen, Radfahrer:innen, Kinder und ältere Menschen. Ein besonderer Dank gilt dem Verein Superblocks Leipzig für die Kinderbetreuung, die mir die Teilnahme ermöglichte.

Der vorgeschlagene Plan erscheint mir schlüssig, und ich habe den Bedarf von fünf Parkplätzen während der Veranstaltungen an unserem Wohnort angemeldet, insbesondere für Behinderte und Technik. Allerdings habe ich festgestellt, dass die Anwesenden nicht repräsentativ für die Bewohner:innen des Viertels waren. Alles in allem bin ich persönlich sehr froh über die Entwicklung, weil sie für unseren Ort eine bessere stadträumliche Situation für eine Öffnung schafft.

Ergebnisse: Verkehrskonzept

Superblocks: Verkehrsberuhigung im Leipziger Osten

Das Konzept zur Verkehrsberuhigung im Leipziger Osten, speziell in den Stadtteilen Neustadt-Neuschönefeld und Volkmarsdorf, wurde als Antwort auf das starke Bevölkerungswachstum und die damit verbundenen Herausforderungen im öffentlichen Raum entwickelt. In den letzten Jahren ist die Wohnbevölkerung in diesen Stadtteilen um mehr als 30 Prozent gewachsen, was zu einer Übernutzung des öffentlichen Raums und zunehmenden Konflikten geführt hat. Zugleich belastet ein erhöhtes Verkehrsaufkommen die Bewohnerinnen und Bewohner.

Das Konzept zielt darauf ab, den Durchgangsverkehr aus den Wohnquartieren nördlich der Eisenbahnstraße umzuleiten und den Straßenraum für Aufenthalt, Gewerbe und Begegnung umzugestalten. Es beinhaltet stadtgestalterische und verkehrsrechtliche Maßnahmen, um die Verkehrsberuhigung zu erreichen und gleichzeitig eine Verbindung zum Parkbogen Ost herzustellen, der die Stadtteile im Leipziger Osten besser mit der Innenstadt verbindet.

Die Superblocks sollen den Durchgangsverkehr auf den Straßen nördlich der Eisenbahnstraße unterbinden und den Kfz-Verkehr auf die ansässige Wohnbevölkerung reduzieren. Maßnahmen wie verkehrsberuhigte Bereiche, Fahrradstraßen und Durchfahrtssperren für Kfz sollen den Straßenraum vorrangig dem Fuß- und Radverkehr zur Verfügung stellen. Poller und andere bauliche Maßnahmen sollen das Durchfahren des Quartiers verhindern und die Verkehrssicherheit erhöhen. Zudem werden Lieferzonen, Kurzzeitparkplätze und Parkplätze für Carsharing eingerichtet, um die Mobilität im Viertel zu verbessern.

Die Umsetzung des Konzepts zur Verkehrsberuhigung im Leipziger Osten soll im Jahr 2024 beginnen und den Straßenraum zu einem einladenden Ort für Aufenthalt und Begegnung im dicht bebauten Quartier machen.[11]

SUPER TIPPS ZUM NACHLESEN:

Konzept zur Verkehrsberuhigung in Volkmarsdorf und Neustadt-Neuschönefeld nördlich der Eisenbahnstraße

Beschlussvorlage - VII-DS-09329:

https://ratsinformation.leipzig.de/allris_leipzig_public/vo020?-VOLFDNR=2013917&refresh=false

Weitere Beteiligungsschritte

Nach dem Beschluss des Konzepts zur Verkehrsberuhigung sind weitere Straßenabschnitte geplant, die umgestaltet werden sollen. Die Neugestaltung dieser Straßenräume wird im Rahmen einer vertiefenden Bürgerbeteiligung mit den Anwohner:innen und Anlieger:innen erfolgen. Hierbei sollen deren Ideen und Anliegen berücksichtigt werden. Im zweiten Halbjahr 2024 ist daher eine Beteiligung vor Ort für den Abschnitt der Schulze-Delitzsch-Straße vor der Wilhelm-Wander-Schule sowie den Abschnitt der Hedwigstraße zwischen Ludwigstraße und Mariannenstraße geplant. Alle Anwohner:innen und Anlieger:innen sind dazu eingeladen, ihre Vorschläge und Meinungen einzubringen.

[11] https://www.leipzig.de/superblocks

Im Dezember 2023 fand ein Rundgang mit dem Wirtschaftsbürgermeister und dem Referat für Gleichstellung im Quartier statt. Als Ergebnis dieser Begehung wurde gemeinsam mit Vertreter:innen der lokalen Wirtschaft beschlossen, einen Unternehmer:innenstammtisch für die Eisenbahnstraße einzurichten. Dabei wurde auch der Bedarf an Lieferzonen, Kurzzeitparkplätzen und E-Ladestationen erörtert, der anschließend in die Konzeption aufgenommen wurde.

Rolle des Superblocks Leipzig e.V. und Verkehrsversuch Hildegardstraße

Der Superblocks Leipzig e.V. spielt eine zentrale Rolle bei der Umsetzung des Verkehrsversuchs. Im Mai 2023 wurde zwischen der Hildegardstraße und der Ludwigstraße ein Verkehrsversuch gestartet, der darauf abzielte, den Durchgangsverkehr aus diesem Bereich zu lenken und den Straßenraum für Aufenthalt, Begegnung und Grünflächen umzugestalten.

Im Rahmen des Verkehrsversuchs wurden Poller errichtet, um den Durchgangsverkehr zu unterbinden, und gleichzeitig wurde ein verkehrsberuhigter Bereich sowie Halteverbote angeordnet. Der freigewordene Raum wurde unter Beteiligung der Anwohnerinnen und Anwohner mit Sitzmöglichkeiten, Stadtgrün und Spielelementen gestaltet. Durch diese Maßnahmen wurden neue Begegnungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen, die die nachbarschaftlichen Verbindungen stärken und den Charakter des Stadtteils fördern.

Der Verkehrsversuch ist noch nicht abschließend evaluiert, jedoch zeigen erste Erkenntnisse, dass insbesondere durch den Einsatz der Diagonalsperre (Poller) bisher keine negativen Einflüsse aufgetreten sind. Der Verkehrsversuch wird insgesamt positiv bewertet, da er zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt und die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr verbessert. Erfahrungswerte zur nachträglichen Ergänzung von Liefer- und Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr wurden ebenfalls gewonnen und können in das weitere Verfahren einfließen.

Der Verkehrsversuch hat somit wichtige Erkenntnisse geliefert, die nun parallel in das Gesamtkonzept für das Quartier im Rahmen der verkehrsplanerischen Konzeption integriert werden. Der Superblocks Leipzig e.V. spielt im Kontext der Erprobung der Koproduktion und Beteiligung eine maßgebliche Rolle und hofft auch in Zukunft daran mitwirken zu können, dass die Beteiligung zur Umsetzung dieser Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität im Leipziger Osten auf inklusive Art und Weise beiträgt.

Foto: Matthias Petzold - SUPERBLOCKS Leipzig e.V.

REFLEXIONEN AUS DEM PROJEKTTEAM

Ein besonders wichtiger Partner ist Kollektiv Plus X: „Ohne solch kreative, designorientierte, pragmatische, unkomplizierte und handwerklich begabte Menschen wären die urbanen Interventionen zur temporären Umgestaltung des Straßenraums und die schnelle Realisierung der längerfristigen Sitzgelegenheiten/ Hochbeete mit dem geringen Budget niemals möglich gewesen."

Aktuell ist noch nicht ganz klar, wie wir gemeinsam weiterarbeiten werden. Es steht jedoch fest, dass in der laufenden Projektphase der Fokus auf Kommunikation und Beteiligung verstärkt werden muss. Interessant zu beobachten wird nun sein, welche weiteren Akteure hinzukommen und welche Gremien dafür genutzt oder neu entwickelt werden. Es zeigt sich jedoch, dass bislang nur wenige Partner den Prozess vor Ort aktiv begleiten und sich mit uns dazu austauschen. Auch der Übergang von der Projektphase zur Evaluation gestaltet sich herausfordernd, da nun noch neue Partner und Verbündete eingebunden werden sollen. Dies verdeutlicht, wie stark der Verkehrsversuch wirkt und welche Aufmerksamkeit er mittlerweile auf sich zieht.

Die Zusammenarbeit vor der Umsetzung(splanung) war stark und selbstbestimmt und das Team konnte sich gut zusammenfinden und seine Bedürfnisse und die des Stadtgebiets professionell begleiten. Es fanden sich Teammitglieder zusammen, die sowohl eigene Interessen vertreten, Stadtteilbewohner:innen sind und/oder politisch und wissenschaftlich Engagierte sowie thematisch Interessierte. Dadurch ist das Prinzip Augenhöhe und der interdisziplinäre Austausch immer Ziel der Zusammenarbeit. Damit wurde eine wunderbare Ausstrahlungskraft erreicht und das Projekt sehr lange unglaublich positiv getragen.

Das Echo dieser Technical Tours von der Velo-city ist immer noch sehr hoch und das Projekt wird immer bekannter sowohl in wissenschaftlichen Kreisen als auch in der Presse. Auch aus anderen Kommunen kommen Anfragen zum Austausch. Auch die Zusammenarbeit mit Changing Cities spiegelt sich in der Zusammenarbeit mit dem UFZ wider, gemeinsam wird an der bundesweiten Vernetzung gearbeitet und ein Abstract zur DECOMM Konferenz in Düsseldorf wurde eingereicht. Aktuell wird die Zusammenarbeit mit dem UFZ als eine Art erzwungenes Etappenziel wahrgenommen, was vor allem mit dem Weggang von Anika Schmidt zu tun hat, deren Stelle im UFZ wegen fehlender Drittmittelprojekte nicht verlängert wird. (...) Da wir sehr lange an den Rahmenbedingungen für den Verkehrsversuch und das verkehrsplanerische Konzept gearbeitet haben, muss jetzt geschaut werden, wie wir sowohl das Superblocks Modell als auch die Themen der urbanen Resilienz kommunizieren und in ihrer Vielfalt sichtbar machen können. Dabei hat es uns sehr geholfen, dass das Manifest der Freien Straße[12] bereits entwickelt und gut strukturiert vorliegt.

Die Einbeziehung der Nachbarschaft in unsere Vision empfanden wir als sehr erfolgreich. Es hat sich aus der Nachbarschaft ein Verein gegründet, der das Projekt trägt. Viele Menschen haben an Befragungen des mobilen Wunschbüros teilgenommen und das Feedback war nahezu durchweg positiv. Angesprochen wurden die Menschen, die im Stadtgebiet zu Fuss unterwegs waren, Geschäfte haben bzw. soziale und kulturelle Angebote im Quartier machen. Auch Autofahrende und Gäste, die zum Einkaufen oder Besuch kommen, wurden befragt sowie Leute die Ziele im Stadtgebiet haben (Kita, Schule, Kultur). Auch Gewerbetreibende wurden mit der Idee des Projekts bekannt gemacht aber nicht alle langfristig dazu wie und wann etwas genau erprobt wird und wie die weitere Planung und Umsetzung passieren kann und wird. Oftmals wollten sie auch nicht mit uns sprechen. Einzelne waren aber auch von der Idee angetan und wollten mitwirken, andere finden es auch jetzt noch gut, dass jemand mal etwas Positives tut und auch mal deutlich macht, dass gewisse Verhaltensweisen nicht angemessen sind.

[12] https://www.strassen-befreien.de/

© SUPERBLOCKS Leipzig (Hrsg.)
Gesamtverantwortung: Ariane Jedlitschka
Gestaltung, Layout und Satz: Freya Schork
Inhalte: Anna Morawek, Matthias Petzold, Ariane Jedlitschka, Richard Kaufmann
Korrektur: Susanne Darabas
Umschlaggestaltung: Freya Schork

Dieses Werk ist lizenziert unter der Creative-Commons-Lizenz CC BY-NC-ND 4.0.
Diese Lizenz erlaubt das Vervielfältigen und Weiterverbreiten des Werkes, nicht jedoch seine Veränderung und seine kommerzielle Nutzung. Die Verwendung von Materialien Dritter (wie Grafiken, Abbildungen, Fotos, Auszügen etc.) in diesem Buch bedeutet nicht, dass diese ebenfalls der genannten Creative-Commons-Lizenz unterliegen. Stehen verwendete Materialien nicht unter der genannten Creative-Commons-Lizenz, ist die Einwilligung des jeweiligen Rechteinhabers für die Weiterverwendung einzuholen.

In dem vorliegenden Werk verwendete Marken, Unternehmensnamen, allgemein beschreibende Bezeichnungen etc. dürfen nicht frei genutzt werden. Die Rechte des jeweiligen Rechteinhabers müssen beachtet werden, und die Nutzung unterliegt den Regeln des Markenrechts, auch ohne gesonderten Hinweis.

Gefördert durch:

NATIONALE STADTENTWICKLUNGS POLITIK

POST CORONA STADT